Bauer Media Group
BEST SELLER

Auto Zeitung

Nr. 16 | 17.7.2024 | 3,80 €

TRACKTEST MERCEDES-AMG GT 63 4Matic+

Das V8-Biest rockt den Nürburgring

WELTPREMIERE

DER NEUE AUDI A5

Fahrbericht Porsche 911 GTS

Als Hybrid noch sportlicher

Vorstellung Honda Prelude

Das Coupé kommt wieder

Vorstellung Ford Capri

Rückkehr einer Legende

Fahrbericht Dacia Spring

Neuer City-Flitzer. Nur 16.900 Euro!

Ford Focus Turnier 1.0 EcoBoost Hybrid

VW Golf Variant 1.5 eTSI

Toyota Corolla Touring Sports 1.8 VVT-i Hybrid

ERSTER VERGLEICHSTEST NEUER GOLF

Ist VW wieder spitze?

Kia Sorento 2.2 CRDi AWD

Skoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4

VERGLEICHSTEST SUV MIT TURBODIESEL

Vielseitig, groß und sparsam!

GEBRAUCHTWAGEN PORSCHE MACAN / AUDI Q5

Zwei Marken, ähnliche Technik. Welcher ist besser?

FAHRBERICHT CUPRA FORMENTOR

Bestseller neu in Form

AT 4,30 €; CH 7,50 CHF; LU 4,50 €; BE 4,50 €; NL 4,70 €; FR 5,30 €; IT 5,30 €; ES 5,30 €; KA 5,30 €; PT 5,30 €; SI 5,30 €; GR 5,50 €; DK 44,95 DKK; FI 7,30 €; EE 5,00 €; CY 6,40 €; CZ 180 CZK; LV 5,50 €; LT 5,70 €; HU 2790 HUF

4 190533 703809 16

Immer munter rauf und runter

AUTO ZEITUNG
Stefan Miete,
Chefredakteur

Das erste Halbjahr liegt hinter uns. Bei den Neuzulassungen schwächeln die Premiumanbieter, die Verbrenner legen leicht zu. Und die E-Mobile kommen im Juni auf 14,6 Prozent Marktanteil

Juni-Abrechnung: Die Zulassungszahlen des KBA liegen vor (Seite 27). Es geht um 297.329 neue Autos

120 Jahre Weltspitze: Rolls-Royce feiert Geburtstag. Die Firmengeschichte lesen Sie ab Seite 52

Fotos: D. Loof, M. Scherag; iStock

Liebe Leserinnen und Leser,

die erste Hälfte des Autojahrs 2024 liegt hinter uns. Wie stets gibt es Gewinner und Verlierer. **Interessant ist in der Rückschau das Abschneiden der deutschen Premium-Marken.** Der Absatz von Mercedes fiel im Juni um 15,3 Prozent geringer aus als im Vorjahresmonat. Im Halbjahresvergleich betrug das Minus 12,7 Prozent. Noch mehr Federn lassen musste Audi. Die Ingolstädter büßten im Juni 18,2 Prozent ein. Die Absatzzahlen der ersten sechs Monate lagen satte 17,1 Prozent unter denen des Vergleichszeitraums. Besser sieht es in München aus: BMW steigert das Juni-Ergebnis um 6,9 Prozent, seit Januar liegt das Plus bei 2,7 Prozent. Mögliche Gründe sind die selbstbewusste Preispolitik bei Mercedes und die lange Durststrecke bei Audi, wo Produktionsanläufe wichtiger Modelle unter anderem durch Software-Probleme immer wieder verschoben werden mussten.

Immerhin – der neue A5 ist startklar, ab Seite acht stellen wir den Nachfolger des A4 vor. Die traditionelle Typenbezeichnung A4 ist künftig dem elektrischen Pendant vorbehalten, die klassischen Verbrenner werden zu A5 und A5 Avant. Gleiches wird übrigens in Kürze dem A6 widerfahren. Auch die Oberklassebaureihe wird elektrisch, während sich die neuen Varianten mit Diesel- und Benzinantrieben zum A7 wandeln.

Im Juni stieg die Zahl der Verbrenner bei den Neuzulassungen um zwölf Prozent. Der Benzin-Marktanteil lag bei 37,6, während die Diesel auf 17,7 Prozent kamen. Und noch zwei Zahlen: Die Hybriden erreichten einen Marktanteil von 24,4 Prozent. Plug-in-Hybride spielten mit 5,2 Prozent eine Nebenrolle

Und wie sieht es bei den nach dem abrupt erfolgten Ende des Umweltbonus abgestürzten Absatzzahlen der Elektro-Autos aus? Hier könnte Besserung in Sicht kommen. Der Juni-Marktanteil betrug 14,6 Prozent, was rund 43.000 Einheiten entspricht. **Insgesamt 297.329 Neuzulassungen in Deutschland bedeuten ein Plus von 6,1 Prozent.** Zwar liegt die Zahl der Neuzulassungen in diesem Monat noch immer unter denen der Vor-Corona-Zeit, aber die Richtung stimmt. Übers Jahr betrachtet beträgt das Plus 5,4 Prozent. Alle Zahlen zu den einzelnen Modellen und Marken hat mein Kollege Elmar Siepen für Sie auf Seite 27 zusammengetragen.

Im Neuheiten-Teil finden Sie zwei Premieren der besonderen Art. Erinnern Sie sich noch an den Honda Prelude, das zwischen 1978 und 2000 in Deutschland angebotene Sportcoupe? Nach 24 Jahren Abstinenz kündigt ein Vorabmodell die Rückkehr des japanischen Flachmanns an (Seite 16). Noch weiter zurück liegt die große Zeit eines anderen Sportlers, von dem zumindest der Name wieder eine Zukunft haben soll. Der Ford Capri kehrt wieder (Seite 12).

Sehr zu empfehlen ist auch der Beitrag von Michael Godde, der auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings dem **Mercedes-AMG 63 4Matic+** auf den Zahn fühlte – ein achtzylindriges Fahrvergnügen der Extraklasse (Seite 46).

Von ganz anderem Charakter, aber nicht minder faszinierend ist Karsten Rehmanns Rückblick auf 120 Jahre formvollendete Automobilbaukunst. **Rolls-Royce hat Geburtstag.** Die „Oper des Phantoms" beginnt auf Seite 52.

Ihr Stefan Miete

High heels & hot wheels: Weiß-Blauer geht es nicht – Johannes Riegsinger bittet den BMW XM und eine BMW M 1000 XR zum Tanz. Ab Seite 90 geht's los.

Inhalt

AUTO ZEITUNG AUSGABE 16 | 17.07.2024

Unsere Titelthemen

Nachrichten

Report

Wirtschaft

Technik

Klassiker

Ratgeber

Mächtige Maschinen für wilde Gefühle: BMW XM mit 653 PS Systemleistung und BMW M 1000 XR mit 201 PS

Faszination

Rubriken

40 | Fahrbericht: Der ID. Buzz kommt demnächst auch als sportlicher GTX – und als Langversion

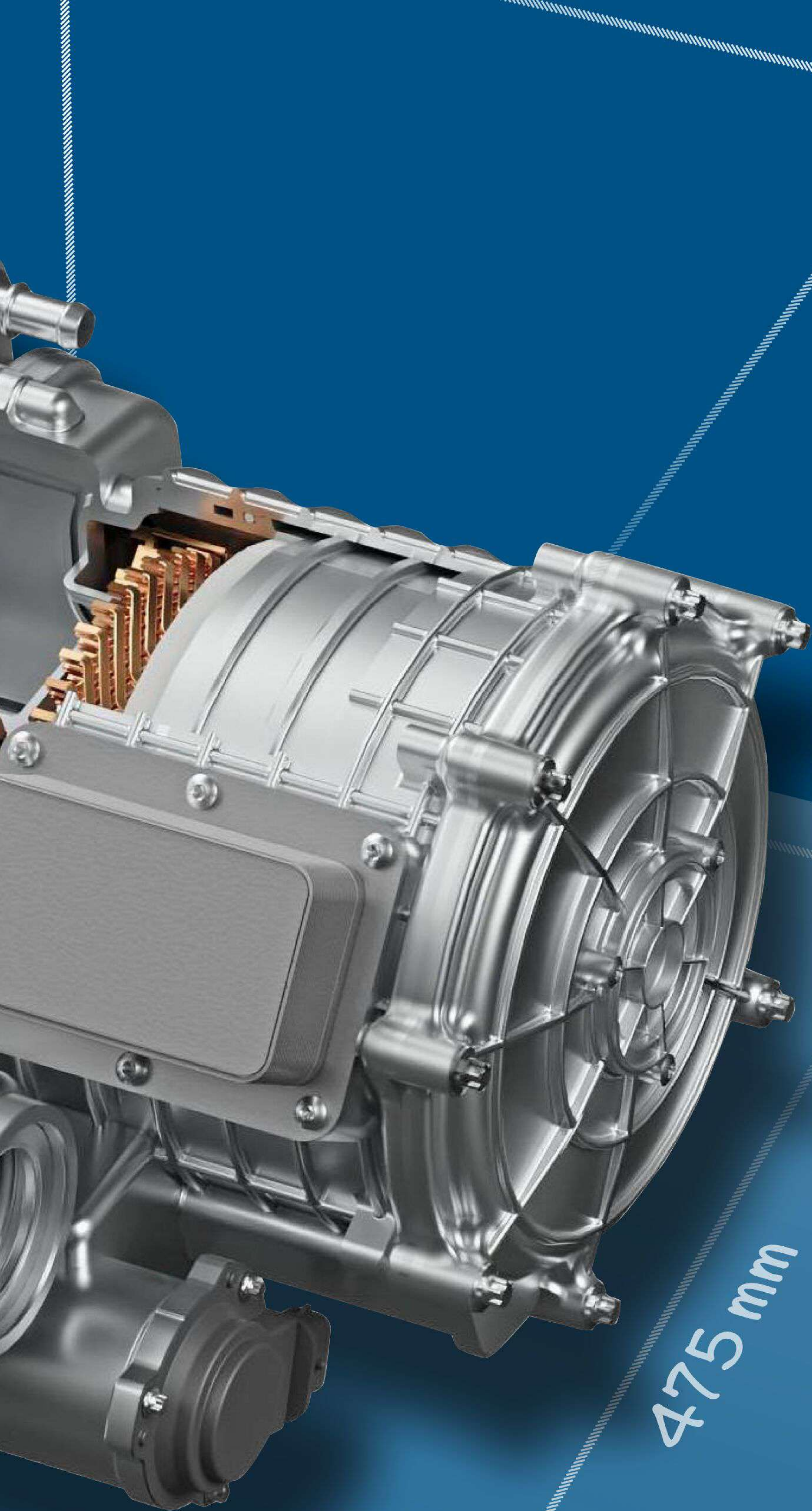
44 | Fahrbericht Alfa Romeo Junior Elletrica: Der kompakte Crossover ist das erste E-Auto der Marke

Autos im Heft

Schon gewusst, dass …

… Elektro-Motoren nicht nur immer stärker, sondern auch immer kleiner und leichter werden? So stellte Automobil-Zulieferer Magna unlängst mit der permanent erregten Synchronmaschine „eDS High" ein Aggregat vor, das inklusive Getriebe lediglich 75 Kilogramm wiegen soll. Die Abmessungen fallen sehr kompakt aus: Der komplette Antrieb ist 47,5 Zentimeter breit, 48,1 Zentimeter hoch und misst 30 Zentimeter in der Tiefe. Dafür liefert der Motor in der Spitze bis zu 250 kW, was umgerechnet 340 PS entspricht, das Achsdrehmoment beträgt 5000 Nm. Auch in Sachen Effizienz soll das Aggregat ganz vorn mit dabei sein: Laut Magna beträgt der Wirkungsgrad beeindruckende 93 Prozent, das heißt: ein erstaunlich großer Teil der elektrischen Energie wird in Bewegungsenergie umgesetzt. Zum Vergleich: Ein konventioneller Dieselmotor schafft einen Wirkungsgrad von ca. 45 Prozent.

[TEXT Elmar Siepen]

300 mm

481 mm

475 mm

VEREINTE KRÄFTE

Die neue Generation des Audi A5 kombiniert die beiden Baureihen A4 und A5 auf der Premium Platform Combustion (PPC) zu einer einzigen. Limousine – im Bild unten rechts – und Avant sind gesetzt, Cabriolet und Coupé passé

Wieso denn das?" dürfte der erste Gedanke sein, wenn man von der Zusammenführung der beiden Baureihen A4 und A5 hört. Die Erklärung ist aber einfach: Die geraden Zahlen sind künftig den vollelektrischen Modellen vorbehalten, die ungeraden den Verbrennern. Damit spart man sich in Zukunft auch die Bezeichnung e-tron für die Elektro-Audi. Der A4 – eines der wichtigsten und erfolgreichsten Audi-Modelle – wächst mit dem Wandel zum A5 in der Länge und im Radstand um knapp sieben Zentimeter, was den Passagieren eine gute Bewegungsfreiheit verschafft.

Mit der neuen Mittelklasse-Generation mit der Typbezeichnung B10, die auf der neuen, von der bisherigen MLB evo-Plattform abgeleiteten PPC (Premium Platform Combustion) basiert, werden die einstigen A4-/A5-Karosserievarianten ordentlich eingedampft. So gibt es statt vier Formen lediglich noch den auch künftig sicherlich stark nachgefragten Kombi Avant und die Limousine. Letztere entspricht mit dem flachen Dachverlauf und der großen Heckklappe eher dem Format des bisherigen A5 Sportback. Die zweitürigen A5-Versionen Coupé und Cabriolet sind mit dem Start der neuen A5-Generation im November jedoch Geschichte.

Dafür gibt Designchef Marc Lichte den Neuen deutlich mehr Präsenz mit auf den Weg. Besonders die nochmals vergrößerten Kühlergrills mit ihrem – je nach Ausstattungslinie Basis, Advanced, S-Line und S – unterschiedlichen wabenförmi-

Scannen Sie den QR-Code, um zum Video des neuen A5 zu gelangen!

gen Gitter-Strukturen oder die auffälligen, sich über die gesamte Breite der Hecks ziehenden LED-Leuchtenbänder machen deutlich, dass hier eine neue Fahrzeuggeneration herangereift ist.
Die Außenabmessungen (siehe Datentabelle auf Seite 11) sind zwar gewachsen, das Ladevolumen jedoch nicht. Mit den 476 bis 1476 Litern im Kombi A5 Avant dürfte

Der A5 kommt mit Mild- und Plug-in-Hybrid-Antrieb als effizienter Verbrenner

man aber gut zurecht kommen, und die A5 Limousine bietet im Vergleich zum A4-Vorgänger jetzt ein variabler nutzbares Stauvolumen mit 445 bis 1299 Litern. Außen setzen die nun in die Karosserie eingelassen Türgriffe und die optionalen OLED-Rückleuchten neue Akzente. Letztere haben auch eine sicherheitstechnische Funktion. Der A5 kommuniziert nämlich über seine Rückleuchten mit dem Umfeld und zeigt durch Änderung der Grafik zum Beispiel mit eingespielten Warndreiecken, wenn eine Gefahrenstelle erkannt wird oder die Warnblinker Vorausfahrender aktiviert werden.
Der Blick in das Cockpit beweist, dass Audi auch im hochwertig wirkenden Innenraum keinen Stein auf dem anderen gelassen hat. Der A5 >

Neu: Android-basierte Touchbedienung mit großen Displays, optional auch für den Beifahrer, zudem neue intelligente Sprachsteuerung

B10 erhält ein völlig neu entwickeltes Interieur. Die „Digital Stage" mit ihrem geschwungenen OLED-Display kennt man so ähnlich bereits aus dem Q6 e-tron. Audis MMI-Panoramadisplay, bestehend aus einem 11,9-Zoll-Kombiinstrument und einem 14,5-Zoll-Infotainmentdisplay, dominiert die Armatur. Optional lässt sich die Bildschirmlandschaft sogar noch um ein 10,9 Zoll großes Beifahrerdisplay erweitern. Trotz – oder vielleicht sogar wegen – der riesigen Bildschirme wirkt das Cockpit nicht überladen, sondern klar sortiert. Haptische Knöpfe wiederum gibt es in der Mittelkonsole nur einige wenige für die fahrrelevanten Funktionen (Fahrstufenregler, Fahrmodus, Warnblinker etc.) sowie einen Lautstärkeregler.
Hinter der neuen, Android-basierten Touchbedienung über die Displays – optional auch für den Beifahrer – sowie der intelligenten Sprachsteuerung inklusive der im Audi assistant integrierten Software ChatGPT steckt die neue Soft- und Hardware-Architektur E^3 1.2.
Zum Marktstart im November stehen zunächst zwei 2,0-Liter-Turbo-Vierzylinder-Benziner (2.0 TFSI, mit 150 oder 204 PS, ab 45.200 Euro) sowie ein Diesel (2.0 TDI, 204 PS) zur Auswahl. Auch das Topmodell S5 mit V6-Benziner (3.0 TFSI, 367 PS) gibt es ab November. Alle A5-Modelle sind mit dem automatischen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (S tronic) ausgerüstet und mildhybridisiert. Die beiden Vierzylinder-Benziner haben einen 12-Volt-Starter-Generator, der TDI sowie der S6 verfügen über einen im Triebstrang integrierten 48-Volt E-Motor samt Lithium-Eisenphosphat-Batterie zum leistungsstarken Boosten mit bis zu 24 PS und Reku-

Frische A5-Front mit markanter Haube, schmalen Leuchten und breitem Grill

Wie beim A4 dürfte auch der neue A5 bevorzugt als Kombi Avant gefragt sein. Das Ladevolumen ist im Vergleich zu dem des A4 geschrumpft auf 476 bis 1424 Liter

Der Anteil an recycelten Materialien wurde erhöht. Optional stehen deshalb auch Sitzbezüge aus Textil zur Auswahl

perieren. Zwei Plug-in-Hybride mit rund 100 km elektrischer Reichweite (WLTP) sollen später folgen. Das komplett neue Chassis kommt optional mit einem S-Sportfahrwerk inklusive adaptiver Dämpfer. Die variable und dynamisch abgestimmte Progressivlenkung ist dagegen serienmäßig – womit Audi großen Wert auf ein direktes und authentisches Fahrgefühl im neuen A5 legt. **Leslie Schraut**

Technische Daten

	2.0 TFSI 110 kW	2.0 TFSI 150 kW	2.0 TDI	S5
Motor	4-Zylinder; Turbobenziner	4-Zylinder; Turbobenziner	4-Zylinder; Turbodiesel	V6-Zylinder; Turbobenziner
Hubraum	1984 cm³	1984 cm³	1968 cm³	2995 cm³
Leistung	110 kW / 150 PS	150 kW / 204 PS	150 kW / 204 PS	270 kW / 367 PS
Max. Drehmoment	250 Nm	320 Nm	400 Nm	k.A.
Getriebe; Antrieb	7-Gang, Doppelkupplung; Front	7-Gang, Doppelkupplung; Front, quattro optional	7-Gang, Doppelkupplung; Front, quattro optional	7-Gang, Doppelkupplung; quattro
Mild-Hybrid-Maschine	12V-Riemen-Starter-Gen.	12V-Riemen-Starter-Gen.	48V-Triebstrang-Generator	48V-Triebstrang-Generator
L/B/H	Limousine: 4829 / 1860 / 1444 mm; Avant: 4829 / 1860 / 1460 mm; Radstand: 2897 mm			
Laderaum	Limousine: 445 – 1299 l; Avant: 476 – 1424 l			
Grundpreis	45.200 €	k.A.	k.A.	k.A.

Alle Daten Werksangaben

Optionale OLED-Rückleuchten mit variabler Grafik, Vierfach-Endrohre im Topmodell S5

Alter Wein in neuen Schläuchen

Ford feiert seine Historie und will mit dem Spirit vergangener Tage die Zukunft einläuten: Bühne frei für die Neuauflage des Capri!

Bei Ford ist man ehrlich: Der Ford Capri anno 2024 wird zwar als Neuauflage des legendären Sportcoupés, aber eben auch als SUV-Coupé bezeichnet. Die sehnigen Linien des Zweitürers, der 1968 das Licht der Welt erblickte, wurden in die Neuzeit transformiert, hinzu kommen zwei weitere Türen. Scheinwerfer, Fensterlinie und Heckleuchten wecken zumindest Assoziationen an die Vergangenheit – und verwischen sämtliche Gene, die im neuesten Ford stecken. Weder der vollelektrische Explorer noch die MEB-Cousins (Modularer E-Antriebs-Baukasten) aus Wolfsburg schimmern durchs in Köln gepresste Blech. Die Verzögerung, die man sich beim Marktstart des Explorer geleistet hat, soll sich übrigens nicht wiederholen – gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Karriere, die schon sehr bald starten soll.

Im Innenraum wird die Gleichteile-Strategie deutlicher: Das Cockpit samt 14,6-Zoll-Touchscreen und abschließbarem „Private Locker" dahinter kennt man bereits vom SUV, das vom gleichen Band in der rheinischem Domstadt läuft. Auf einer ersten Testfahrt überzeugte der Explorer bereits mit seinen inneren Werten und einer stabilen Software.

Mit bis zu 250 kW / 340 PS stellt der neue Capri seinen Urahn leistungstechnisch deutlich in den Schatten. Das Topmodell des rund 4,60 Meter

Im Innenraum lässt der Explorer grüßen: einstellbarer Hochkant-Touchscreen und digitale Instrumente

Gegen das Vergessen: Der legendäre Name ist allgegenwärtig

Scannen Sie den QR-Code, um die Vorstellung als Video abzurufen

langen SUV-Coupés soll dank zweier E-Motoren in nur 5,3 Sekunden auf Tempo 100 schießen und mit seinem 79 kWh fassenden Akku fast 600 km weit fahren. Noch weiter stromert der Capri mit Heckantrieb: 627 km nach WLTP gibt Ford an. Strom zieht der Ford mit 11 kW Wechsel- oder maximal 185 kW Gleichstrom, alle Varianten sollen in unter 30 Minuten von zehn auf 80 Prozent schnellladen.

Weil Ford den Capri komplett neu interpretiert hat, kommt auch die Alltagstauglichkeit nicht zu kurz: Fünf Sitzplätze und ein Gepäckabteil samt großer Heckklappe, das 570 bis 1510 Liter Ladevolumen bietet, hätte wohl auch der Kundschaft in den 70ern gut gefallen.

Ob der neue Capri ein Erfolg wird, hängt nicht zuletzt vom Preis ab. Mindestens 51.950 Euro kostet das Vergnügen für die einmotorige Version mit Heckantrieb. Die Ausstattungslinien Capri und Capri Premium unterscheiden sich in verschiedenen Details: Der Basis-Capri rollt auf 19, die Premium-Version auf 20 Zoll großen Rädern. Auch Matrix-LED-Scheinwerfer kennzeichnen die Topversion.

Eine 17 Liter fassende Mittelkonsole für wichtige Utensilien und eine Massagefunktion für den Fahrer sind hingegen stets serienmäßig – herzlich willkommen in der Neuzeit, Capri! **Sven Kötter**

Konserviert für die Zukunft: Capri-Schriftzug auf schwarzem Grund am Heck hinter Glas

Geölter Blitz

JCW – John Cooper Works steht bei Mini für puren Fahrspaß. Im Herbst startet der erste vollelektrische Sport-Mini. Ein Vorabmodell soll beim traditionsreichen Goodwood Festival of Speed auf den Sportler einstimmen

Aufwändig getarnt, um maximal aufzufallen: Der 3,86 Meter kurze zweitürige JCW Electric startet im Herbst dieses Jahres

Der knackig kurze Hecküberhang ist Serie. Der wuchtige Heckspoiler verrät den Sport-Status (o.). Das Symbolbild (l.) zeigt das Cooper-Cockpit. Es wird im Serien-John Cooper Works noch aufgepeppt

John Cooper Works, kurz JCW, ist das allgemein anerkannte Sportabzeichen der zum BMW-Konzern gehörigen Lifestyle-Marke Mini. Wie bei den Benzinern längst üblich, sollen nun auch den elektrischen Varianten besonders potente Ableger zur Seite gestellt werden. Speziell ausgestattet und mit mehr motorischer Dynamik werden es die Top-Modelle der jeweiligen Baureihen sein.

Was BMW vorlebt, gilt dabei auch für Mini, Stichwort Technologieoffenheit. Währen sich Wettbewerber mit Verbrenner-Ausstiegsszenarien gegenseitig zu überbieten versuchten, haben die Weiß-Blauen und auch die Kollegen bei Mini in Oxford von vornherein auf eine Multi-Antriebsstrategie gesetzt. So gibt es das mit dem letzten Modellwechsel auf 4,44 Meter Länge gewachsenen Crossover-Modell Mini Countryman in drei Benzin-Varianten (170, 218 und 300 PS), als Diesel (163 PS) und in den Elektroversionen E/SE mit 150 kW (204 PS) und 239 kW (313 PS). Der Countryman basiert auf der sogenannten UKL2-Plattform (Untere Klasse) des Konzerns, auf der auch die frontgetriebenen Modelle von BMW aufbauen (z.B. 1er). Der mit knapp 3,86 Metern deutlich kürzere Cooper Electric hingegen basiert auf einer zusammen mit dem chinesischen Partner Great Wall Motors (GWM) entwickelten Plattform, die auch einem im Jahr 2023 unter dem Namen Ora Funky Cat und mittlerweile unter der Bezeichnung Ora 03 laufenden Kompakt-Elektriker als Unterbau dient. Der 03 lässt es mit maximal 126 kW (171 PS) und einer Spitze von 160 km/h gut sein. Das ist für einen JCW-Mini aber zu wenig.

Der John Cooper Works Electric dürfte rund 300 PS leisten

Damit kommen wir zur spannenden Frage: Wie saftig wird der Express-Aufschlag im elektrischen Sport-Cooper ausfallen? Obwohl ein auffällig getarntes Vorabmodell beim Goodwood Festival of Speed auftritt, verraten die Oxforder keine Details. Erst im Herbst wollen sie das Geheimnis lüften. Wie hoch Mini zielt, verrät ein Blick auf den Countryman Electric, der als SE mit 230 kW (313 PS) zu Werke geht. Allerdings sind hier gleich zwei E-Maschinen im Einsatz. Beim Cooper ist mit einer Spitzenleistung von bis zu 220 kW (300 PS) ist zu rechnen. Entsprechende Motoren liegen im BMW-Regal. Der BMW iX1 xDrive30 etwa bringt es auf 230 kW (313 PS). Nicht ohne Grund garnieren die Briten das Vorab-Debüt mit dem deutlichen Hinweis auf die Zukunft „der Hochleistungs-Elektrofahrzeuge" von Mini. **Stefan Miete**

Rückkehrer

Von 1978 bis 2000 wurde das Mittelklasse-Sportcoupé in fünf Generationen bei uns angeboten. Das Modell galt für Honda dabei als wichtiger Versuchs- und Technologieträger. So ging mit ihm beispielsweise das elektrisch öffnende Schiebedach in Serienproduktion. In diese Fußstapfen soll auch der neue Prelude mehr oder minder treten. Welche Neuerungen im Detail die Japaner mit dem Wagen einführen möchten, verraten sie zwar noch nicht, klar ist jedoch, dass auch er ein neues Kapitel in der stetigen Weiterentwicklung von Hondas Hybrid-Antrieben aufschlagen soll.

Das Heck des Konzeptautos ziert ein Karbonspoiler mit Öffnungen zur Luftstromleitung. Der Kofferraum scheint nur eine schmale Öffnung zu erhalten, der Modellname Prelude ist mittig darunter platziert

Bei den technischen Daten hält sich Honda ebenfalls noch bedeckt, verweist aber auf die bereits bestehenden Antriebe. Daraus schließend, könnte der neue Honda Prelude ein frontgetriebener Vollhybrid mit rund 200 PS Systemleistung werden. Das klingt vielleicht etwas wenig für einen „Sportwagen", der Neuling soll aber mit geringem Verbrauch, einem guten Fahrgefühl sowie einem emotionalen Look anstelle von Null-auf-100-km/h-Werten überzeugen. Auch der Einsatz des stufenlosen CVT-Getriebes ist zu erwarten. Um diesem eher trägen Getriebe etwas mehr Sport-

Nach fast einem Vierteljahrhundert Abwesenheit kommt der Honda Prelude zurück nach Europa. Das verrät das Concept Car schon heute über die Serienversion

Mit dem Prelude wird Honda ein sportliches Coupé auf den Markt bringen, das mit seinen kompakten Abmessungen kaum Konkurrenzmodelle im Segment hat. Rechts im Bild der Ur-Prelude, der 1978 vorgestellt wurde.

Prelude – der klangvolle Auftakt einer neuen Ära für Honda

Scannen Sie den QR-Code, um zum Video zu gelangen!

lichkeit zu verpassen, soll Hondas Software-Abstimmung unter anderem in Kurven für eine höhere Motordrehzahl sorgen, um ein besseres Herausbeschleunigen zu ermöglichen.

Das Exterieur-Design des Prelude Concept erinnert mit der lang gezogenen Heckpartie eher an eine optische Neuinterpretation des Mittelmotor-Sportlers NSX als an den Vorgänger. Das Coupé wirkt flach, dürfte rund vier Meter lang sein und besitzt eine muskulöse Schulterlinie. Auffällig sind die spitz zulaufende Front und die farblich akzentuierte Frontschürze mit großem Lufteinlass. Ein Lichtband verbindet die Frontscheinwerfer. Apropos: Auch das Heck ziert eine Lichtleiste, die teils in die schmale Heckklappe integriert ist. Die Karosserie setzt auf fließende Linien und kommt weitestgehend ohne Ecken und Kanten aus. Das Dach, die Spiegelkappen und der kleine Heckspoiler sind in Karbon gehalten. Dies als Option für den Serienwagen anzubieten, wäre vorstellbar. Der Blick ins Innere bleibt noch verwehrt, fest steht ist aber, dass der Neue ein 2+2-Sitzer werden wird. Beim Preis hält sich Honda ebenfalls bedeckt, der Prelude soll aber „bezahlbar" sein. **Leslie Schraut**

Als Designelement befindet sich in der Mitte des breiten Grills ein vertikaler Leuchtstab

VW GOLF VARIANT 1.5 eTSI
150 PS, 224 km/h,
5,7 l S/100 km,
35.580 Euro

Dreifach-Kombination

[TEXT Martin Urbanke FOTOS Daniela Loof]

Der überarbeitete VW Golf Variant trifft auf die Kompaktklasse-Kombis Ford Focus Turnier und Toyota Corolla Touring Sports. Viel Platz, faire Preise und moderne Hybrid-Antriebe – wer bietet am meisten?

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS 1.8 VVT-i HYBRID
140 PS, 180 km/h, 5,5 l S/100 km, 34.540 Euro

FORD FOCUS TURNIER 1.0 EcoBoost HYBRID
155 PS, 206 km/h, 6,8 l S/100 km, 36.300 Euro

Ford Übersichtliches Instrumenten-Display und großer 13,2-Zoll-Touchscreen

Connectivity

Infotainment-Standard an Bord des Ford ist das Sync-4-System inklusive Alexa-Sprachassistenz. Zudem lassen sich Smartphones sowohl mittels Apple CarPlay als auch über Android Auto kabellos einbinden. Freisprechen und Streaming per Bluetooth sind selbstverständlich, induktives Laden ist den X-Varianten vorbehalten. Ein Navigationssystem ist serienmäßig – Cloud-basiert, für ein Jahr inklusive. Software-Updates lassen sich over the air aufspielen. Der große und sehr hoch montierte Touchscreen erleichtert die Bedienung. Gegen 500 Euro Aufpreis baut Ford ein Sound-System mit Bang&Olufsen-Komponenten, 675 Watt Leistung sowie zehn Lautsprechern samt Subwoofer ein.

Die Seriensitze bieten auf Langstrecken nur wenig Halt und Unterstützung

Im Eco- und Normal-Modus wirkt das Layout zwar verspielt, ist aber gut ablesbar

Viel Knieraum und Breite im Fond sowie trotz des Glasdachs genug Höhe

685 mm
1840 mm
990 mm
1145 mm

Umgeklappt ein nahezu ebener Ladeboden, zwei flache Staufächer, kleine Durchreiche

In der ST Line-Ausstattung betont der Focus Turnier seine sportive Seite

Um den neuen Golf zu erkennen, muss man schon sehr genau hinsehen. VW hat die Optik des Kompaktklasse-Bestsellers nur marginal verändert: Ein modifizierter Frontstoßfänger, neue Leuchten vorn und hinten – das war's auch schon. Innen erkennt man die aktuellen Modelle am leicht umgestalteten Cockpit mit aufgesetztem Touchscreen im Tablet-Stil sowie einer neuen, besser erreichbaren Slider-Leiste.
Ford und Toyota warten seit ihren letzten Updates ebenfalls mit ähnlich prominent platzierten Zentral-Displays auf und wirken nicht nur deshalb immer noch frisch, auch wenn sie bereits seit ein (Toyota) bis zwei Jahren (Ford) in dieser Form verkauft werden. Genügen die behutsamen Modellpflege-Maßnahmen, um die Führungsrolle des VW zu sichern? Ein erster Vergleich der Kombi-Versionen mit jeweils rund 150 PS starken Hybrid-Antrieben schafft Klarheit.

Karosserie

Wer für seinen neuen Golf 1100 Euro mehr zahlt, um einen Variant zu bekommen (Ford und Toyota kosten als Kombi je 1200 Euro mehr), erwartet in erster Linie einen geräumigen Kofferraum: Mit 611 bis 1642 Liter Volumen und einem variabel unterteilbaren Laderaum erfüllt der Golf Variant diese Anforderungen mit Bravour. Die große Durchreiche in der Mitte der Rückbank sowie der optional nach vorn umklappbare Beifahrersitz (100 Euro) stärken seine Transporter-Tugenden. Dass die umgeklappten Rückensitzlehnen keine ebene Fläche ergeben, hat sich auch beim aktuellen Modell nicht geändert.
Das kann die Konkurrenz besser und der Ford bietet überdies sogar einen etwas größeren Gepäckraum (635 bis 1653 l). Unter dem Ladeboden hat der Turnier zwei flache Staufächer, wovon eines als Nasszonenbereich mit Gummieinlage vorgesehen ist. Unter dem etwas labil wirkenden Ladeboden des Toyota gibt es wie im VW ein großes Fach, doch der Japaner muss mit dem insgesamt geringsten Volumen auskommen. Mit 596 bis 1606 Liter fällt der Nachteil aber gering aus. Schwerer wiegt, dass die effektive Zuladung um gut 100 Kilogramm niedriger liegt

Das geräumigste Auto ist der Golf – wenn auch nur knapp

als bei den Rivalen und die Anhängelast bei lediglich 750 Kilogramm ausgereizt ist. Ford und VW dürfen jeweils doppelt soviel Gewicht ins Schlepptau nehmen.
Die Passagiere erwartet bei allen drei Kandidaten ein klassenübliches Platzangebot. Der Golf punktet mit der besten Bewegungsfreiheit vorn, der Focus ist auf der Rückbank am luftigsten geschnitten. Der Corolla bietet dank geschickt geformter Türtafeln zwar rundum die größte Ellenbogenbreite, wirkt aber dennoch vor allem hinten etwas beengter. Zudem sorgen die stark abfallende Front und das Gehäuse des serienmäßigen Trennnetzes sowie die flache Heckscheibe für weniger Übersicht. Gut, dass die Rückfahrkamera beim Corolla Touring Sports serienmäßig eingebaut ist.
Hinsichtlich der sonstigen Sicherheits-Features gibt aber der VW den Ton an und erfreut mit fortschrittlichen Systemen, die den Fahrer in vielen Situationen entlasten können. Allerdings fiel das überarbeitete MIB4-Infotainment im neuen Golf-Testwagen mit nervigen Fehlfunktionen auf – das führt zu Abzügen bei der Bedienung und der Verarbeitungsqualität. Schade eigentlich, denn das neue Zentraldisplay besitzt nun eine konfigurierbare Symbol-Leiste am oberen Bildrand sowie permanent erreichbare Touchflächen am unteren Rand für die Klimasteuerung, die den Umgang mit dem System erleichtern. Der umstrittene Slider unterhalb des großen Displays wurde neu gestaltet, verlangt aber immer noch eine feinfühlige Bedienung. Er ist zwar jetzt beleuchtet – im Testwagen fiel das Licht aber aus. >

Ein 10,5-Zoll-Touchscreen frischt das etwas klobig wirkende Cockpit auf

Toyota

Bequeme Vordersitze mit hoher Lehne und ordentlichem Seitenhalt

Nur der Corolla Touring Sports bietet ohne Aufpreis ein solides Trennnetz

Hinten ist der Toyota am engsten, was man schon beim Einstieg spürt

625 mm
1020 mm
1870 mm
960 mm

Topfebener Ladeboden, aber eher mäßige Materialqualität im Stauraum

Connectivity

Die Bedienung der verschiedenen Assistenzfunktionen mittels der Lenkrad-Tasten fordert etwas Gewöhnung, ist aber zumindest logisch aufgebaut. Die serienmäßige Sprachsteuerung kann mit den intelligenten Systemen der beiden Wettbewerber nicht mithalten, erleichtert aber dennoch die üblichen Routinen. Smartphone-Integration (Android nur per Kabel) und Navigation sind Standard – wie im Ford Cloud-basiert, aber vier Jahre inklusive. Erst ab Team-Deutschland-Ausstattung sind die Navi-Daten auch offline hinterlegt. Dann ist zudem die induktive Ladefunktion dabei. DAB+, Musik-Streaming und Freisprechen sind selbstverständlich – ein WLAN-Hotspot auch.

Beim Abrollkomfort liegt der penibel abgestimmte Japaner an der Spitze

VW

Armaturen mit aufgefrischter Grafik, größeres MIB4-Display (12,9 Zoll)

Der Voll-Hybrid des Toyota ist zwar schlapp, aber sparsam

Connectivity

Eine der wichtigsten Neuerungen des Golf betrifft das oft kritisierte Infotainment: Neben dem nun freistehenden Touchscreen im Tablet-Look mit 10,4 Zoll (optional: 12,9 Zoll) glänzt es in der vierten Generation (MIB4) mit zwei Leisten am oberen (konfigurierbar) und unteren Bildschirmrand (Klima und Home-Button). Das vereinfacht die Bedienung. Zudem soll der Slider (kapazitiver Schieberegler vor dem Monitor) nun beleuchtet sein. Der (optionale) Sprachassistent IDA mit KI-Unterstützung bündelt viele Funktionen und kennt sich auch außerhalb der Auto-Welt aus. Aber: Der Testwagen nervte mit dauerhaftem Navi-Ausfall und einem Slider ohne Licht – enttäuschend.

Mit ausziehbarer Beinauflage und Massage: ergoActive-Sitze für 970 Euro

Der Sprachassistent IDA bewältigt dank KI komplexe Anfragen zu vielen Themen

Viel Kontur und Beinauflage ergeben den besten Sitzkomfort im Fond

655 mm
1905 mm
1060 mm
1000 mm

Die vorgeklappten Lehnen liegen nicht flach, der Beifahrersitz ist optional klappbar

Trotz optionaler Adaptiv-Dämpfer teilt die Hinterachse auf Querfugen aus

Fahrkomfort

Auf den guten Komfort hat das aber keinen Einfluss. Mit aufpreispflichtigen Adaptiv-Dämpfern (1045 Euro) und ergoActive-Sitzen samt Massagefunktion (970 Euro) schlägt sich der Golf in dieser Disziplin einmal mehr sehr gut. Jedoch verteilt die Fahrwerksabstimmung im Zusammenspiel mit den optionalen 18-Zoll-Sportreifen (1720 Euro) auf Querfugen recht unverblümt Stöße, was besonders die Passagiere auf der Rückbank trifft. Ansonsten sitzt man dort mit Abstand am besten in diesem Trio, da die Polster im Variant nicht nur mehr Kontur aufweisen, sondern auch spürbar mehr Beinauflage.

Die Rückbank des Toyota bietet von beidem eher wenig. Im Geräuschkomfort hinterlässt der Antrieb des Corolla zudem einen zwiespältigen Eindruck: Bei Teillast – und erst Recht bei elektrischer Fahrt – sorgen die sauber verarbeitete und gut gedämmte Karosserie zusammen mit dem vibrations- und geräuscharmen Vierzylinder sowie dem völlig ruckfrei arbeitenden, stufenlosen Planeten-Getriebe für eine entspannte Atmosphäre. Doch sobald mehr Leistung verlangt wird, fällt der 1,8-Liter mit seinem angestrengten Ton unangenehm auf. Das Fahrwerk hingegen brilliert mit einer blitzsauberen Abstimmung, die leer und auch voll beladen am souveränsten auf Unebenheiten reagiert.

Das sportlich straff abgestimmte Fahrwerk des Ford-Testwagens in ST Line-Ausstattung rollt stets eine Spur unruhiger und hoppeliger ab als die beiden Rivalen. Außerdem wirken die Sitze auf län-

geren Etappen zu nachgiebig gepolstert, der moderate Aufpreis von 350 Euro für die Ergonomie-Sitze ist hier sicher eine lohnende Investition. Am mitunter knurrigen und brummigen Tonfall des Dreizylinder-Triebwerks ändert das aber nichts.

Motor/Getriebe

Dafür legt sich der Einliter-Turbo des Focus mit erstaunlicher Vehemenz ins Zeug und fühlt sich kraftvoller an, als man das vielleicht erwartet. Das liegt daran, dass der Riemen-Starter-Generator nicht nur mit 11,5 kW unterstützen kann, sondern das Drehmoment des Verbrenners von 220 Nm im Overboost (sonst 190 Nm) kurzfristig sogar auf 240 Nm steigert. Die 48-Volt-Hybrid-Technik sorgt so für einen flotten Antritt, doch der Verbrauch liegt mit 6,8 Liter auf 100 Kilometer im Schnitt um einen guten Liter höher als bei der Konkurrenz.

Der 1,5 Liter große eTSI im Golf ist wie der 1.0 EcoBoost des Focus als Mild-Hybrid konzipiert – kann also nicht rein elektrisch fahren. Seine E-Maschine füllt eventuelle Lücken im Drehmomentaufbau des Turbo-Benziners mit bis zu 14 kW bzw. 56 Nm, übersteigt dabei aber nie die maximale Power des Vierzylinders, der mit 250 Nm ohnehin am kräftigsten ist. Sein länger übersetztes Getriebe ermöglicht eine höhere Endgeschwindigkeit, lässt den Golf aber etwas verhaltener spurten. Dank Zylinderabschaltung und häufigem Segeln (automatisches Auskuppeln in Schubphasen) fährt der VW mit 5,7 l/100 km sparsamer als der Ford.

Übrigens: Da alle drei Antriebe auf autarke Hybrid-Technik setzen, laden sie selbsttätig und müssen nicht per Kabel geladen werden. Das ist nutzerfreundlich und minimiert das Gewicht der E-Komponenten, bedingt aber eben auch niedrige Kapazitäten der Lithium-Ionen-Batterien, die in etwa der Größe eines eBike-Akkus entsprechen.

Am effizientesten läuft mit 5,5 l/100 km der Voll-Hybrid des Toyota. Anders als die beiden Mild-Hybride kombiniert er statt eines 48-Volt-Riemen-Starter-Generators gleich zwei E-Motoren (mit über 200 V Betriebsspannung) mit seinem Verbrenner, der auf eine >

Technik

	Ford Focus Turnier 1.0 EcoBoost Hybrid	**Toyota Corolla Touring Sports 1.8 VVT-i Hybrid**	**VW Golf Variant 1.5 eTSI**
Motor	3-Zyl., 4-Vent., Turbo; 48-V-Mild-Hybrid (Riemen-Starter-Gen.)	4-Zylinder, 4-Ventiler; Voll-Hybrid	4-Zyl., 4-Vent., Turbo; 48-V-Mild-Hybrid (Riemen-Starter-Generator)
Hubraum; Bohrung/Hub	999 cm^3; 71,9 / 82,0 mm	1798 cm^3; 80,5 / 88,3 mm	1498 cm^3; 74,5 / 85,9 mm
Leistung bei	114 kW / 155 PS, 6000 /min	72 kW / 98 PS, 5200 /min	110 kW / 150 PS, 5000 – 6000 /min
Max. Drehmoment bei	190 (Overboost: 220) Nm bei 2100 – 5500 /min	142 Nm bei 3600 – 5200 /min	250 Nm bei 1500 – 3500 /min
Leistung (E-Motor)	11,5 kW / 16 PS	70 kW / 95 PS	14 kW / 19 PS
Max. Drehmoment (E-Motor)	k.A.	185 Nm	56 Nm
Systemleistung	114 kW / 155 PS	103 kW / 140 PS	110 kW / 150 PS
Systemdrehmoment	240 Nm (eBoost)	k.A.	250 Nm
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Spannung / Kapazität netto (brutto)	48 V / 0,4 (0,5) kWh	207,4 V / k.A. (0,9) kWh	48 V / 0,2 (0,7) kWh
Max. Ladeleistung AC / DC[2]	entfällt (Mild-Hybrid)	entfällt (Voll-Hybrid)	entfällt (Mild-Hybrid)
Getriebe / Antrieb	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad	Automatik, stufenlos (Planetengetriebe, leistungsverzweigt) / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer; rundum: Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer; rundum: Stabilisator; VSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (Opt.), Stabi.; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,3 / 11,2 m	10,8 / 10,9 m	10,9 / 10,8 m
Bremsen	v.: Scheiben, innenbelüftet, h.: Scheiben; ABS, Bremsassistent	v.: Scheiben, innenbelüftet, h.: Scheiben; ABS, Bremsassistent	v.: Scheiben, innenbelüftet, h.: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/55 R 16	rundum: 205/55 R 16
Testbereifung	rundum: 215/50 R 17 V	rundum: 225/45 R 17 W	rundum: 225/40 R 18 Y
Reifen	Continental Eco Contact 6	Falken ZIEX ZE 914 B Ecorun	Bridgestone Potenza S005

Messwerte

	Ford Focus	Toyota Corolla	VW Golf
GEWICHTE			
Leergewicht Werk/Testwert	1376 / 1462 kg	1410 / 1447 kg	1365 / 1421 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2005 / 543 kg	1885 / 438 kg	1970 / 549 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1500 / 725 kg	750 / 450 kg	1500 / 720 kg
Dachlast/Stützlast	75 / 90 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg
FAHRLEISTUNGEN			
0- 50 km/h	3,3 s	3,6 s	3,7 s
0-100 km/h	8,8 s	10,2 s	9,4 s
0-150 km/h	18,8 s	20,0 s	19,2 s
Höchstgeschwindigkeit[1]	206 km/h	180 km/h	224 km/h
Handling	1 : 55,0 min	2 : 03,9 min	1 : 53,0 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	61,3 km/h	60,5 km/h	62,0 km/h
BREMSWEG			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,3 / 36,5 / 80,1 m	9,8 / 37,5 / 85,1 m	8,8 / 35,0 / 75,2 m
aus 100 km/h warm	36,0 m	38,0 m	33,8 m
INNENGERÄUSCHE			
Standgeräusch	41 dB(A)	–[2]	41 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	57 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	67 / 71 dB(A)	65 / 70 dB(A)	66 / 70 dB(A)
VERBRÄUCHE			
Test	6,8 l S / 100 km	5,5 l S / 100 km	5,7 l S / 100 km
WLTP	5,3 l S / 100 km	4,4 l S / 100 km	5,3 l S/ 100 km
CO_2 (lt. Test / WLTP)	161 / 121 g/km	130 / 100 g/km	135 / 120 g/km
Tankinhalt / Reichweite	52 l / 765 km	43 l / 782 km	50 l / 877 km
Reichweite elektr. (Test/max.)	–	k.A.	–

[1] Werksangabe; [2] Umgebungsgeräusche

Ausstattung/Preise

	Ford Focus	Toyota Corolla	VW Golf
Grundpreis	36.300 €	34.540 €	35.580 €
TESTWAGEN-OPTIONEN			
Antrieb	–	–	1045 €[3]
Bremsen (Karbon-Keramik)	–	–	–
Fahrwerk	1000 €[1]	–	[3]
Lenkung	[1]	–	215 €[4]
Reifen	[1]	2650 €[2]	1720 €[5]
Sitze	–	–	970 €[6]
AUFPREIS	1000 €	2650 €	3950 €
BEWERTETER PREIS	37.300 €	37.190 €	39.530 €

[1] ST Line (1000 Euro), unter anderem inkl. sportliche Fahrwerksabstimmung, Sportlenkrad, 17-Zoll-Bereifung; [2] 17-Zoll-Bereifung nur in Verbindung mit Ausstattung Team Deutschland (2650 Euro); [3] DCC (adaptive Dämpfer) mit Fahrprofilauswahl; [4] Progressiv-Lenkung; [5] 18-Zoll-Räder mit sportlicher Bereifung; [6] ergoActive-Sitze vorn

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

	Ford Focus	Toyota Corolla	VW Golf
Werkstattkosten[1]	573 €	454 €	617 €
Rabatt[2]	26,5 % / 9620 €	8,0 % / 2763 €	21,9 % / 7792 €
WV nach 4 Jahren[3] /20.000 km p.a.	64,9 % / 23.559 €	60,0 % / 20.724 €	57,1 % / 20.316 €

[1] Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; [2] Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten, [3] ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung/Steuern pro Jahr

	Ford Focus	Toyota Corolla	VW Golf
HP / VK / TK Typklassen	15 / 20 / 24	15 / 20 / 23	12 / 18 / 19
HP / VK / TK Kosten	435 / 701 / 229 €	435 / 701 / 192 €	340 / 565 / 105 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6 / 73 €	Euro 6 / 46 €	Euro 6 / 81 €

Turboaufladung verzichtet, aber dank des Atkinson-Prinzips besonders wirtschaftlich arbeitet. Alle drei Motoren dieses Antriebs sind über ein stufenloses Planetengetriebe miteinander verbunden. Eine E-Maschine fungiert dabei lediglich als Anlasser respektive Lichtmaschine, während die zweite als Traktionsmaschine (oder Generator) dient. Diese erzielt mit 70 kW fast die gleiche Leistung wie der Benziner (72 kW/98 PS), stellt mit bis zu 185 Nm aber deutlich mehr Drehmoment zur Verfügung als der konventionelle Motor (142 Nm).

Als System leistet der Antrieb maximal 103 kW/140 PS und kombiniert die Drehmomente höchst variabel je nach Betriebszustand. Im Teillast-Betrieb schnurrt der Voll-Hybrid wie schon erwähnt kultiviert und leise dahin, schaltet dabei oft und meist unmerklich in den E-Betrieb um. Er kann zwar rein elektrisch bis zu 130 km/h schnell fahren, doch die kleine Batterie erlaubt den EV-Modus immer nur für kurze Distanzen. Im Alltag schaltet der Verbrenner jedoch immer wieder kurzzeitig ab oder wird vom E-Motor tatkräftig unterstützt, ohne dass der Akku dabei leer laufen würde. Doch sobald starke Beschleunigung verlangt wird, heult der Vierzylinder vernehmlich auf – und wirkt vergleichsweise zahnlos.

Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm

Ford Focus Turnier

Gepäckraum 635-1653 Liter
89-97
90-114
62
93
64
49
16-41
48
38
187
148,7
62
Radstand 270,0
Länge 467,2
Breite inkl. Spiegel 197,9
hinten 145
vorn 148
Spur hinten 156,6
Spur vorn 157,2
Breite 182,5

Toyota Corolla Touring Sports

Gepäckraum 596-1606 Liter
92-98
89-113
72
91
65
49
11-37
50
42
188
146,0
64
Radstand 270,0
Länge 465,0
Breite inkl. Spiegel 207,8
hinten 146
vorn 150
Spur hinten 153,0
Spur vorn 153,0
Breite 179,0

VW Golf Variant

Gepäckraum 611-1642 Liter
93-103
92-114
88
96
67
50-56
14-38
47
39
179
148,7
62
Radstand 266,9
Länge 463,3
Breite inkl. Spiegel 207,3
hinten 145
vorn 149
Spur hinten 150,3
Spur vorn 153,3
Breite 187,9

Drei Hybride, aber nur der Ford Focus trägt sichtbare Auspuff-Endrohre

Fahrdynamik

Das führt auch zu den betulichen Zeiten im Fahrdynamikbereich. Bereits während einer Runde auf dem etwa drei Kilometer langen Handlingparcours des Contidroms lässt die Leistungsabgabe des Akkus spürbar nach. An der schnellsten Stelle schafft der Toyota so mit Mühe 160 km/h, während der Volkswagen dort 180 auf dem Tacho hat. Auch in den Kurven liegen Welten zwischen den beiden Kontrahenten. Wo der vom nicht abschaltbaren VSC (ESP) geknebelte Corolla präventiv ruhig gestellt wird, tobt der Golf beinahe sportlich-agil um die Ecken – ohne deswegen instabil zu werden. Auch sein Regel-System (ESC) bleibt jederzeit aktiv, gewährt jedoch viel mehr Freiheiten. Seine ausgewogene Balance erlaubt sogar ein hilfreich-sanftes Eindrehen der Hinterachse. Klasse. Zudem packt die Bremse des VW am wirksamsten zu, während der Japaner die längsten Bremswege verbucht.
Dazwischen rangiert der Ford, dessen Bremse zwar im Alltag fast schon giftig anspricht, bei Höchstbelastung aber auch nicht an die Verzögerung des Golf heranreicht. Eine leichte Übersteuer-Tendenz des Focus Turnier am Kurveneingang sorgt zwar für ein Plus an Handlichkeit, wirkt aber in Notsituationen nicht gerade beruhigend, obwohl auch sein ESP zu viel Eigendynamik verlässlich einbremst.

Kosten/Umwelt

Die Fahrdynamik spielt bei diesen drei Kombis ohnehin eher eine Nebenrolle – das Preis-Leistungs-Verhältnis ist entscheidend. Und da kann sich der Toyota mit knappem Vorsprung von seinen Rivalen absetzen. Die Fünf-Jahres-Garantie auf die Hybrid-Komponenten spricht ebenfalls für ihn. Ford und VW liegen in der Kostenanalyse Kopf an Kopf, wobei der Golf mit etwas mehr Ausstattung und den niedrigeren Versicherungsbeiträgen sowie dem effektiv niedrigsten Wertverlust etwas besser abschneidet. Aber: Eklatante Unterschiede ergeben sich in diesem Kapitel nicht. ■

FAZIT

Martin Urbanke

*Selbst wenn die Veränderungen am neuen **VW Golf Variant 1.5 eTSI** nur marginal ausfallen, genügt es doch, um die Konkurrenz weiterhin auf Abstand zu halten. Das modernisierte Infotainment ist besser zu bedienen, enttäuschte aber mit Funktionsausfällen. Doch das Paket aus Raumökonomie, Komfort und Dynamik überzeugt einmal mehr. Zudem läuft der Mild-Hybrid kultiviert und auch sparsam. Noch knauseriger geht der **Toyota Corolla Touring Sports 1.8 VVT-i Hybrid** mit dem Sprit um, der seinerseits zwar wenig temperamentvoll, aber dafür erfreulich komfortabel fährt. Anders agiert der **Ford Focus Turnier 1.0 EcoBoost Hybrid,** der seine Defizite im Komfort mit munteren Fahrleistungen und Sportlichkeit aufwiegt – und den größten Stauraum bietet.*

AUTO ZEITUNG TEST Verbräuche

	Ford		
WLTP-Verbrauch	5,3 l S	4,4 l S	5,3 l S
Testverbrauch	6,8 l S	5,5 l S	5,7 l S

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE		Ford		
Raumangebot vorn	100[1]	70	69	74
Raumangebot hinten	100	63	54	60
Übersichtlichkeit	70	38	35	40
Bedienung/Funktion	100	84	80	75
Kofferraumvolumen	100	68	63	65
Variabilität	100	39	38	42
Zuladung/Anhängel.	50/30	39	24	39
Sicherheitsausstatt.	150	89	84	95
Qualität/Verarbeitg.	100/100	147	145	148
KAPITELWERTUNG	**1000**	**637**	**592**	**638**
FAHRKOMFORT				
Sitzkomfort vorn	150	132	134	138
Sitzkomfort hinten	100	67	65	80
Ergonomie	150	83	78	90
Innengeräusche	50	30	36	32
Geräuscheindruck	100	65	61	66
Klimatisierung	50	39	42	41
Federung leer	200	137	142	139
Federung beladen	200	134	140	137
KAPITELWERTUNG	**1000**	**687**	**698**	**723**
MOTOR/GETRIEBE				
Beschleunigung	150	107	93	102
Höchstgeschwindigk.	130	61	46	71
Getriebeabstufung Schaltung	100	81	76	85
Kraftentfaltung	50	40	35	39
Laufkultur	100	69	70	72
Verbrauch	300	198	218	215
Reichweite elektrisch	20	–	0	–
Reichweite gesamt	100	57	58	68
Laden/Tanken	25	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21	21
KAPITELWERTUNG	**1000**	**659**	**642**	**698**
FAHRDYNAMIK				
Handling	150	56	23	64
Slalom	100	47	43	50
Lenkung	100	83	84	88
Geradeauslauf	50	38	39	41
Dosierbarkeit der Bremse	30	17	16	19
Bremsweg kalt	150	85	75	100
Bremsweg warm	150	90	71	112
Traktion	100	40	39	44
Fahrsicherheit	150	131	130	135
Wendekreis	20	11	13	13
KAPITELWERTUNG	**1000**	**598**	**533**	**666**
EIGENSCHAFTSWERTUNG	**4000**	**2581**	**2465**	**2725**
KOSTEN/UMWELT				
Bewerteter Preis[2]	675	167	167	158
Wertverlust[3]	50	15	17	17
Ausstattung	25	20	21	23
Multimedia	50	40	40	44
Garantie/Gewährlst.	50	27	40	28
Werkstattkosten[4]	20	14	15	14
Steuer	10	9	10	9
Versicherung	40	34	34	36
Kraftstoff	55	38	43	42
Emissionen	25	12	14	14
KAPITELWERTUNG	**1000**	**376**	**401**	**385**
GESAMTWERTUNG	**5000**	**2957**	**2866**	**3110**
PLATZIERUNG		**2**	**3**	**1**

[1] max. erreichbare Punktzahl, [2] inkl. Testwagen-Optionen, [3] ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), [4] ermittelt durch ADAC

MERCEDES-AMG GT 63 PRO 4MATIC+

Kräftig nachgeschärft

Mercedes-AMG hat den GT gedopt: Ein Plus von 27 PS und 50 Newtonmeter Drehmoment sorgen für noch mehr Fahrdynamik

Das griffige AMG-Performance Lenkrad ist serienmäßig

Der AMG GT 63 PRO soll dank seines 4,0-Liter-V8-Biturbo-Motors mit 450 kW / 612 PS verbesserte Fahrleistungen und optimierte Fahrbarkeit auf Rennstrecken bieten. Nunmehr 850 Nm Drehmoment garantieren laut Werk den Sprint von null auf 100 km/h in 3,2 und bis zur 200-km/h-Marke in 10,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 317 km/h. Ein erweitertes Kühlerpaket mit zusätzlichen Kühlern in den vorderen Radläufen und aktiv gekühlten Differenzialen verbessern den Temperaturhaushalt. Neue Luftleitschaufeln und Abdeckbleche optimieren die Bremsenkühlung. Aerodynamischer Feinschliff wie eine neu gestaltete Frontschürze, Luftleitelemente und ein starres Heckflügelkonzept erhöhen die Fahrdynamik und senken den Auftrieb. Die serienmäßige Karbon-Keramik-Bremse mit 420 mm großen Scheiben vorn bietet hohe Standfestigkeit und Fadingstabilität. 21-Zoll-Schmiederäder und optional erhältliche Cup-Reifen runden das Paket ab. ■

STELLANTIS-KONZERNMARKEN IM AUFWIND

Deutlich zugelegt

Bei den Marken Citroën, Peugeot und Jeep, die zum Stellantis-Konzern gehören, dürften die Korken knallen. Das legen zumindest die unlängst veröffentlichten Halbjahresergebnisse nahe. Demnach hat Citroën die Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr um 59,8 Prozent auf 31.407 Autos gesteigert und ist somit die am stärksten wachsende Importmarke. Die Löwenmarke Peugeot entwickelt sich ebenfalls erfreulich und legte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 40,6 Prozent (32.665 Pkw) zu und vergrößerte damit ihren Marktanteil auf 2,2 Prozent. Die US-Marke Jeep konnte ebenfalls deutlich hinzugewinnen: Hier gab es ein Plus von knapp 22 Prozent. Jeep wuchs damit erheblich stärker als der Gesamtmarkt, der im gleichen Zeitraum eine Volumensteigerung um 5,4 Prozent erfuhr. Die meistverkauften Modelle waren in der ersten Jahreshälfte der Compass und der Avenger – für letzteren liegen europaweit bereits über 100.000 Bestellungen vor. ■

Auf Erfolgskurs: Peugeot legte im ersten Halbjahr um 40,6 Prozent zu und verkaufte 32.665 Autos

HYUNDAI

Jubiläum in Tschechien

Der zweimillionste Tucson lief unlängst im tschechischen Hyundai-Werk in Nosovice vom Band. Das koreanische SUV wird seit 2015 dort produziert. Im vergangenen Jahr wurden in dem Werk im Osten des Landes fast 250.000 Tucson gefertigt. Das entspricht 70 Prozent der Gesamtproduktion in Nosovice. Aus der tschechischen Republik liefert Hyundai den größten Teil der Tucson-Produktion nach Großbritannien, Spanien, Deutschland und Frankreich.

BILSTEIN präsentiert

NEUZULASSUNGEN

Automobil-Absatz im Plus

Wie das Kraftfahrt-Bundesamt vermeldet, wurden im Juni insgesamt 297.329 Pkw neu zugelassen. Das entspricht einer Steigerung um 6,1 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Den größten Zuwachs verzeichnete Opel (plus 17,9 Prozent), VW legte um 14,2 Prozent zu. Federn lassen mussten vor allem Marken wie Mini (minus 50,1 Prozent), Porsche (-23,2 Prozent) und Ford (-21,5 Prozent). SUV waren mit einem Anteil von 30,3 Prozent am Zulassungskuchen das beliebteste Segment, gefolgt von der Kompaktklasse mit 20,7 Prozent. Weniger gefragt waren die Oberklasse (minus 38,6 Porzent), Sportwagen (-minus 31.5 Prozent) und Minis (minus 29,8 Prozent). Die ersten neun Plätze belegen Fahrzeuge aus dem VW-Konzern, allen voran der VW T-Roc und der Dauerbrenner VW Golf. ■

Zulassungen nach Marken

Platz	Marke	Juni 2024	Jan.-Juni 2024	Marktanteil in %	zu Jan.-Juni 2023 in %
1	VW	60.754	289.218	19,7	+11,0
2	Skoda	22.419	104.248	7,1	+24,9
3	Mercedes	21.359	126.847	8,6	-12,7
4	BMW	20.947	114.690	7,8	+2,7
5	Audi	20.398	104.164	7,1	-17,1
6	Seat	19.105	83.426	5,7	+37,9
7	Opel	17.107	77.235	5,2	+15,5
8	Hyundai	9501	49.616	3,4	-0,8
9	Ford	9463	51.213	3,5	-14,3
10	Dacia	8805	38.203	2,6	+9,9
11	Toyota	8798	44.779	3,0	+18,9
12	Fiat	8544	35.265	2,4	-3,9
13	Renault	8281	26.491	1,8	-13,4
14	Kia	6369	35.912	2,4	+1,8
15	Peugeot	6355	32.665	2,2	+40,6
16	Citroën	5921	31.407	2,1	+59,8
17	Volvo	5633	31.763	2,2	+59,6
18	MG Motor	5158	13.602	0,9	+44,7
19	Mazda	4655	23.972	1,6	+5,5
20	Tesla	4648	21.249	1,4	-41,6
21	Mitsubishi	2891	16.748	1,1	+123,3
22	Nissan	2552	16.455	1,1	+4,9
23	Mini	2335	14.963	1,0	-31,3
24	Suzuki	2217	12.488	0,8	+8,0
25	Smart	1626	8549	0,6	+3,4
26	Jeep	1194	6358	0,4	+21,8
27	Alfa Romeo	932	3708	0,3	+19,0
28	Honda	636	3590	0,2	+37,1
29	Lexus	435	2209	0,2	+56,0
30	Jaguar	211	1371	0,1	-15,5

Zulassungen nach Modellen

Platz	Modellreihe	Juni 2024	Jan.-Juni 2024	Vergleich zum Vorjahr	Jan.-Juni 2023
1	VW T-Roc	9464	40.544	11,5%	36.365
2	VW Golf	8423	60.786	60,8%	37.798
3	VW ID.3	6370	13.310	12,1%	11.875
4	Skoda Octavia	5991	27.734	20,5%	23.011
5	VW Tiguan	5792	33.460	1,1%	33.095
6	VW Passat	5545	26.185	10,8%	23.630
7	VW Polo	5253	19.616	40,0%	14.016
8	Seat Leon	4924	21.976	101,7%	10.897
9	Cupra Formentor	4815	18.091	22,7%	14.749
10	Opel Astra	4814	25.515	173,7%	9322
11	Opel Corsa	4591	20.231	-21,7%	25.838
12	MG4	4492	9159	80,0%	5088
13	VW Taigo	3877	14.775	27,7%	11.566
14	Fiat 500	3784	14.886	-21,8%	19.045
15	VW Multivan	3749	19.681	17,8%	16.706
16	VW T-Cross	3735	15.350	-0,4%	15.419
17	Dacia Sandero	3630	16.650	32,7%	12.546
18	Dacia Duster	3584	11.394	4,6%	10.890
19	Toyota Yaris	3454	14.193	-3,3%	14.675
20	Skoda Karoq	3397	15.559	43,1%	10.870
21	Tesla Model Y	3346	16.662	-40,1%	27.825
22	Audi A4	3333	20.525	11,2%	18.466
23	BMW X3	3208	13.796	23,9%	11.136
24	Audi A3	3149	17.087	6,2%	16.085
25	BMW X1	3059	16.077	0,9%	15.934
26	Fiat Ducato	3009	16.041	30,0%	12.340
27	Citroën C3	3007	13.305	325,8%	3125
28	Opel Crossland	2946	8188	28,4%	6379
29	Skoda Fabia	2884	15.086	49,9%	10.064
30	BMW 3er	2872	18.780	11,3%	16.879
31	BMW 1er	2809	11.227	9,4%	10.258
32	Seat Ibiza	2766	11.455	56,3%	7329
33	Mercedes E-Klasse	2753	15.879	28,6%	12.347
34	Mercedes V-Klasse	2686	10.666	2,1%	10.443
35	Ford Kuga	2558	11.646	27,5%	9132
36	Audi Q3	2460	11.615	-12,3%	13.240
37	Skoda Kodiaq	2436	10.900	-5,6%	11.548
38	Skoda Superb	2347	8318	3,8%	8015
39	Mini	2335	14.963	-31,3%	21.791
40	Audi A6	2328	10.105	-38,9%	16.550
41	Skoda Enyaq	2318	9630	24,0%	7768
42	Opel Grandland	2305	10.464	68,0%	6227
43	Mercedes C-Klasse	2269	13.735	-46,0%	25.444
44	Mercedes GLC	2260	14.193	-21,0%	17.977
45	Ford Focus	2258	10.836	-20,2%	13.572
46	Seat Arona	2153	10.039	35,3%	7418
47	Skoda Kamiq	2104	11.812	36,0%	8683
48	Seat Ateca	2068	11.626	9,2%	10.645
49	Audi Q5	1913	7585	-43,7%	13.467
50	Opel Mokka	1904	10.200	-22,3%	13.135

Gewinner

Citroën C3: beschleunigter Abverkauf wegen Modellwechsel, Zulassungsplus von 325,8 Prozent

Verlierer

Mercedes C-Klasse: 46 Prozent weniger Zulassungen als im Vorjahreszeitraum

KURZ GEMELDET

PRODUKTIONSSTART

Neuer BMW M5 aus Dingolfing

Der sportlichste Fünfer rollt in der siebten Generation erstmals als Hybrid mit einer Systemleistung von 727 PS vom Band, das die Münchner unlängst im niederbayerischen Dingolfing starteten. Die Produktion wird langsam hochgefahren und soll einige Dutzend Fahrzeuge pro Tag erreichen. Die Markteinführung ist am 2. November.

SICHERHEIT

Bestnote für Transit Connect

In der Euro NCAP-Sicherheitsbewertung erreicht der Kleintransporter Ford Transit Connect mit der „Platin"-Einstufung das bestmögliche Prädikat. Ein besonderes Gewicht bei der Bewertung haben die elektronischen Assistenzsysteme zur Unfallvermeidung. Zuvor erhielten Transit Custom und Transit Courier die höchste Bewertung.

RENAULT D

Neues Amt

Florian Kraft wird ab 19. August den Posten des Managing Directors von Renault und die Länderleitung der Group Deutschland bekleiden. Sein Aufgabengebiet erstreckt sich unter anderem auf die Koordination der Einführung neuer Modelle in Deutschland.

Das Design hebt sich von dem des technischen Zwillings Citroën C3 Aircross ab

OPEL FRONTERA

Der Preis ist heiß

Hier wird Nutzwert großgeschrieben: fünf oder sieben Sitzplätze

Mit dem Frontera bringt Opel einen potenziellen Bestseller an den Start: Das kompakte SUV sieht nicht nur markant aus, sondern bietet auf knapp 4,40 Meter Außenlänge fünf oder sieben Passagieren Platz. Auch bei den Antrieben liefert Opel verschiedene Möglichkeiten: Der Frontera Hybrid mit im Getriebe integrierter 48-Volt-E-Maschine kostet ab 23.900 Euro – dann mit 100 PS starkem Dreizylinder. Eine Hybrid-Version mit 136 PS kräftigem Verbrenner ist ebenfalls erhältlich – ab 25.700 Euro. Den Elektro-Frontera gibt es mit 83 kW (113 PS) und 44-kWh-Akku, der eine Reichweite von 305 WLTP-Kilometern ermöglichen soll, ab 28.990 Euro. Weiter stromert der „Long Range" mit rund 400 Kilometern nach WLTP – der allerdings noch nachgereicht wird. Bereits die Basis-Ausstattung „Edition" ist unter anderem mit Klimaanlage sowie LED-Scheinwerfern gut ausgestattet. Die „GS"-Version bietet aber noch einmal deutlich mehr: Navigation, Front- und Heckkamera sowie eine Klimaautomatik erhöhen die Attraktivität. **Sven Kötter**

RIMAC

Happy Birthday

2009, vor genau 15 Jahren, gründete Mate Rimac seine eigene nach ihm benannte Automarke. Und die Geschichte wurde, allen Unkenrufen zum Trotz, eine wahre Erfolgsgeschichte, die mittlerweile Bugatti umfasst. Zum gegebenen Anlass legt der kroatische E-Auto-Pionier die Nevera 15 Years Anniversary Edition auf – 2.350.000 Euro teuer, aber immerhin samt maßgeschneidertem Gepäck. Das Sondermodell, das in Goodwood seinen Einstand gibt, glänzt mit kupferfarbenen Details innen wie außen.

ADAC

Eco100Pro

Die TU Darmstadt hat die Verträglichkeit von 100 Prozent fossilfreiem Kraftstoff untersucht – mit positivem Ergebnis. Das geschah unter anderem im Rahmen des ADAC XC-Cup (Foto), einer Nachwuchs-Crosscar-Serie, deren Yamaha-Dreizylinder 120 PS leisten. Fazit: Herkömmliche Autos können ohne Leistungseinbußen und Effizienz-Nachteilen mit synthetischem Benzin betankt werden.

Neuer 911 GTS auf der Rennstrecke und alle Technik-Details im Video

Aktive Lamellen in der Frontschürze dosieren die Kühlluftzufuhr

Der Triathlet

Der neue Porsche 911 GTS setzt auf Hybrid-Technik: Sein Trio aus Boxermotor, E-Turbo und E-Maschine leistet 541 PS und zeigt Sportsgeist

Porsche dreht den Spieß um und bringt die GTS-Version diesmal nicht gegen Ende einer 911-Generation. Vielmehr bildet der GTS nun neben dem Basis-Carrera (siehe Seite 28) die Doppelspitze der überarbeiteten 992.2-Reihe. Zudem betritt der 911 GTS mit seinem Hybridantrieb technisches Neuland. Puristische Elfer-Fans werden nervös und bangen um das ideelle Erbe des ikonischen Sportwagens – zu Unrecht! Die Entwickler haben den 911 nicht zum Teilzeit-Elektriker umfunktioniert, sondern nutzen ein aus dem Motorsport entlehntes Hybrid-Konzept, um dem Sechszylinder-Boxer noch mehr Leistung abzuringen: Der Verbrenner wächst auf 3,6 Liter, baut aber elf Zentimeter flacher. Sämtliche Nebenaggregate werden vom Hochvolt-System versorgt, der Riemenantrieb entfällt. Das schafft Bauraum für die Leistungselektronik und den großen Ladeluftkühler aus den 911 Turbo-Modellen.

Das ist neu

Motoren
Mild-Hybrid-Technik ermöglicht fabelhafte Leistungswerte

Ausstattung
315er-Hinterräder und Allradlenkung sind Standard

Gewicht
Die Hybrid-Komponenten wiegen nur 40 Kilo zusätzlich

Statt zwei konventioneller Turbos kommt ein einzelner Lader zum Einsatz, der auch elektrisch angetrieben werden kann. Das ihn unterstützende 400-V-System kann den großen Mono-Lader in Sekundenbruchteilen auf bis zu 120.000 Umdrehungen beschleunigen, um das Turboloch zu eliminieren. Zudem integriert Porsche eine E-Maschine im Getriebegehäuse, die in solchen Momenten kurzfristig mit bis zu 300 Nm boostet, während der Verbrenner seine Kräfte sammelt. Klingt komplex, ist es sicher auch – funktioniert hinterm Lenkrad aber denkbar simpel: Gas geben, los geht's. Und wie!

Spontan, stark und obendrein klangvoll

Ohne jegliche Verzögerung hängt der Antrieb am Gas und gibt seine kontinuierlich steigende Power ab. Das geschieht spontan, punktgenau dosierbar und untermalt von einem kraftvoll sägenden Sound. Der GTS hat einfach immer Schub und begeistert mit enormer Drehfreude, was seine Fahrbarkeit in jeder Situation verbessert. Schaltfaules Bummeln spult er ebenso souverän ab wie die gnadenlose Jagd nach Bestzeiten auf der Rennstrecke.

Das einzige, was der T-Hybrid getaufte Antrieb nicht kann, ist rein elektrisch fahren. Dazu ist die Lithium-Ionen-Batterie mit 1,9 kWh zu klein, doch das war auch nie die Zielsetzung der Ingenieure. Vorteil: Das Mehrgewicht der E-Komponenten liegt bei nur 40 Kilo, während zugleich die Power des 911 GTS von 353 kW/480 PS auf nunmehr 398 kW/541 PS stieg und das maximale Drehmoment jetzt bei 610 statt 570 Nm gipfelt. Mehr zur Arbeits- und Funktionsweise des Hybrid-Systems zeigt unser Video (einfach QR-Code auf dieser Seite scannen), das dank Augmented Reality zudem einen sehr anschaulichen Einblick in die Technik ermöglicht.
Das Video zeigt ebenfalls, wie viel Spaß der neue 911 GTS auf der Rennstrecke macht. Das Zusammenspiel aus diesem mustergültig kraftvollen und perfekt dosierbaren Antrieb, dem blitzschnell

Die Rivalen

BMW M8 Competition
Allrad, Biturbo-V8 (625 PS). 0 auf 100 km/h in 3,2 s, Spitze 250 (opt.: 305) km/h – ab 183.500 Euro.

Maserati GranTurismo Trofeo
Mit Allrad und Biturbo-V6 (550 PS). 0 auf 100 km/h in 3,5 s, Spitze 320 km/h – ab 222.535 Euro.

Mercedes-AMG GT 63 4Matic+
Mit Allrad und Biturbo-V8 (585 PS). 0 auf 100 km/h in 3,2 s, Spitze 315 km/h – ab 188.704 Euro.

Aktiver Spoiler für mehr Abtrieb, Sportauspuff für vollen Sound

Bei Interesse informiert der PCM-Screen über das Hybrid-System

Formidable Sportsitze mit gutem Komfort und exzellentem Seitenhalt

Neues 911-Cockpit mit animierten Instrumenten in sieben wählbaren Layouts

reagierenden Doppelkupplungsgetriebe und dem penibel abgestimmten Sportfahrwerk sorgt dafür, dass sich der GTS selbst bei absurd hohen Kurvengeschwindigkeiten noch mit einer unfassbaren Leichtigkeit und unerschütterlichen Sicherheit dirigieren lässt. Hierbei helfen ihm neben den neu abgestimmten Feder-Dämpfer-Einheiten die breiteren Hinterräder (315/30 R 21) sowie die serienmäßige Hinterradlenkung.
Die optionale Wankstabilisierung wird neuerdings auch vom Hochvolt-System versorgt und minimiert Rollbewegungen konsequent, ohne die Rückmeldung an den Piloten zu verwässern. Größere Keramik-Karbon-Bremsen (vom Turbo übernommen) lassen den GTS selbst bei Höchstbelastung verlässlich verzögern. Kurzum: So dynamisch fuhr ein 911 GTS noch nie – und das nicht trotz, sondern wegen des Hybrid-Antriebs. **Martin Urbanke**

FAZIT: *Aufatmen in der Fangemeinde: Der 911 GTS bleibt auch als T-Hybrid ein lupenreiner Sportwagen: Stärker denn je, dazu mustergültig spontan und mit herrlichem Klang. Feinschliff an Bremsen, Lenkung und Fahrwerk sowie weitere Details komplettieren das gelungene Update. Mit 170.600 Euro legt der GTS jedoch auch beim Preis kräftig zu.*

Technische Daten

6-Zyl.-Boxer, 4-Vent., E-Turbo (11 kW); 357 kW / 485 PS bei 7500 /min, 570 Nm bei 2000 – 5500 /min, 3591 cm^3; E-Motor: permanenterregte Synchronmaschine (40 kW, 150 Nm); Lithium-Ionen-Batterie, 1,7 kWh (netto), System: 398 kW / 541 PS bei 6500 /min; 610 Nm bei 1950 – 6000 / min; 8-Gang, Doppelkupplung.; Hinterradantrieb; L/B/H 4553/1852 (2033)*/ 1296 mm; Radstand 2450 mm; Leergew./ Zul. 1595 / 350 kg; Kofferraum: v.: 135, h.: 373 l; 0-100 km/h in 3,0 s; 312 km/h; WLTP-Verbr. 10,5 l SP/100 km; CO_2-Ausstoß 239 g/km; Grundpreis 170.600 €

Alle Daten Werksangaben;
*Breite mit Außenspiegeln

Eine Vier-Strich-Grafik kennzeichnet die neuen HD-Leuchten

Sommerfrische

Mehr Power und Ausstattung für den Porsche 911 Carrera. Probefahrt im 394-PS-Cabrio

Das Update des Porsche 911 bringt dem offenen Carrera-Modell neben ein paar optischen Retuschen vor allen Dingen eine erweiterte Grundausstattung und mehr Leistung für den Biturbo-Boxer. Dazu kommt penibles Feintuning, womit der Sportwagen-Klassiker in neuer Bestform auf die Piste geht.

Wie das 911 Coupé (ab 128.700 Euro) trägt auch das Cabriolet vom Typ 992.2 neue Bug- und Heckschürzen, die größere Lufteinlässe beherbergen und die Sensoren der Assistenzsysteme integrieren. Anstelle der bislang zweiteiligen Leuchten prägen nun Matrix-LED-Scheinwerfer die Front, die sämtliche Licht-Funktionen in sich bündeln. Optional gibt es sie sogar in HD-Technik mit einer Auflösung von 32.000 Pixeln und bis zu 600 Meter Reichweite.

Auch das 911-Heck zeigt eine frische Gestaltung mit höher montiertem Kennzeichen. Unter der ebenfalls neu designten Motorabdeckung arbeitet weiterhin ein Dreiliter-Sechszylinder in Boxer-Bauform. Allerdings verhelfen ihm die vom vorigen GTS-Modell übernommenen größeren Turbolader zu einer etwas höheren Leistung von nun 290 kW/394 PS – und das bei reduzierten Abgasemissionen, weil das Aggregat immer im optimalen Lambda-1-Mischungsverhältnis arbeitet.

Technische Daten

6-Zyl.-Boxer, 4-Ventiler, Biturbo; 2981 cm³; 290 kW / 394 PS bei 6500 /min; 450 Nm bei 2000 – 5000 /min; 8-Gang, Doppelkupplung; Hinterradantrieb; L/B/H 4542 / 1852 (2033)* / 1301 mm; Radstand 2450 mm; Leergewicht/Zuladung 1600 / 415 kg; Kofferraum: v.: 135, h.: 163 l; 0-100 km/h in 4,1** s; 291 km/h; WLTP-Verbr. 10,3 l SP/100 km; CO_2-Ausstoß 235 g/km; Grundpreis 142.800 €

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln; ** mit Sport-Chrono-Paket

Der Rivale

Mercedes-AMG SL 43
Vierzylinder-Biturbo mit 421 PS, 0-100 km/h in 4,7 s, 278 km/h – ab 127.146 Euro.

Beim Fahren spürt man zwar ein Turboloch bei niedrigen Drehzahlen, dennoch sind die Fahrleistungen über jeden Zweifel erhaben: 4,3 Sekunden (4,1 Sekunden mit Sport-Chrono-Paket) für den Sprint von null auf 100 km/h und eine Spitze von 291 km/h (Coupé: 294 km/h) belegen, dass der 911 auch als Carrera-Basismodell souveräne Kraftreserven bietet. Das mit acht Gängen arbeitende Doppelkupplungsgetriebe brilliert mit jederzeit perfekt getimten Schaltvorgängen und guten Manieren, egal ob beim lässigen Cruising oder bei ambitionierter Kurven-Action.

Bei sportlicher Fahrweise sorgen die nun größeren Bremsen (vom bisherigen Porsche Carrera S) und das rundum neu abgestimmte Fahrwerk für ein weiter perfektioniertes Präzisionsgefühl und eine traumwandlerisch sichere Straßenlage. Die Feder-Dämpfer-Einheiten sind zudem zwar stramm, aber keinesfalls unkomfortabel ausgelegt.

Digital-Instrumente, ein Startknopf – links vom Lenkrad – und der Modus-Drehregler am Lenkrad zählen neben ein paar weiteren Kleinigkeiten zum neuen Ausstattungsstandard. Rücksitze gibt's im 911 Coupé nur noch auf Wunsch (ohne Aufpreis). Das Cabriolet bleibt jedoch ein 2+2-Sitzer. **Martin Urbanke**

FAZIT: *Die Änderungen am aktuellen Porsche 911 Carrera mögen gering erscheinen, doch sie verhelfen dem Sportwagen-Klassiker einmal mehr zu einer nahezu konkurrenzlosen Perfektion und Ausgewogenheit, die über sein kleines Turboloch hinwegtrösten.*

Klar strukturiertes Cockpit mit 12,6-Zoll-Curved-Display

Endlich eigenständig

Unter der Tarnung steckt ein aufreizender GT mit starkem Charakter

Mit der fünften Baureihe führt Polestar die erste eigene Plattform ein. Exklusive Mitfahrt

Bevor die Mannen rund um den deutschen CEO Thomas Ingenlath 2025 ein weiteres Kapitel in der noch jungen Markenhistorie aufschlagen, laden sie eine Handvoll Journalisten auf den Beifahrersitz des Polestar 5 ein. Dass das Ganze in Südengland stattfindet, hat eine kuriose Vorgeschichte: Auf der Suche nach Know-how für die erste eigene Plattform, bei der Aluminium eine entscheidende Rolle spielt, stieß man auf das vor einigen Jahren neu aufgelegte Londontaxi. Große Teile von dessen Entwicklungsmannschaft holte man kurzum zu Polestar und verzehnfachte in nur vier Jahren die Belegschaft auf der britischen Insel. Das Ziel war es, die Serienversion des gefeierten Precept-Concepts zu entwickeln – und das Rezept zugleich einfach wie anspruchsvoll: keine Kompromisse.

Das geklebte Alu-Chassis sollte die aufreizenden Linien der Studie tragen, was mit den bekannten Geely- oder Volvo-Plattformen schlicht nicht möglich war. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Nummer 5 wirkt wie der Precept – nur noch mit Tarnfolierung. Der riesige Radstand erlaubt einen großzügig geschnittenen Innenraum, dessen räumliche Opulenz durch ein durchgängiges Glasdach zusätzlich verstärkt wird.

Unser Testfahrer Chris Baguley hat sichtbar Spaß bei der Entwicklung und den ersten Runden mit Journalisten an Bord. Der Prototyp verschreibt sich den fahrdynamischen Komponenten, die bereits zu rund 80 Prozent denen der Serie entsprechen sollen. Das Anfedern und Abrollen funktioniert schon mal geschmeidig, grobe Stöße werden sauber weggearbeitet. Ohne Leistungszahlen zu nennen – der Prototyp soll eine mittelstarke Ausbaustufe haben –, trifft der Druck aufs Strompedal unmittelbar die Nervenbahnen des Beifahrers. Ansatzlos schießt der zweimotorige Allrad-GT nach vorn und wirft sich ohne große Aufbaubewegungen in die Kurven des abgesteckten Kurses.

Wir stellen kleine Lenkwinkel und ein spielerisches Handling fest, das provoziertes, aber gut kontrollierbares Übersteuern erlaubt. Trotz nasser Passagen bauen die Michelin Pilot Sport EV mit Polestar-Mischung einen hohen mechanischen Grip auf. Und auch beim Laden soll der 5er vorn mitspielen – 800 Volt sei Dank.

Einziger Wermutstropfen heute: Erst im kommenden Jahr dürfen wir selber ans Steuer. Die Vorfreude ist schon jetzt groß. **Sven Kötter**

FAZIT: *Polestar schöpft aus dem Vollen – geklebtes Alu-Chassis, 800-Volt-Technik, dazu jede Menge Wumms und Grazie. Der fünfte Wurf könnte ein ganz großer werden.*

Clever: Die Gestaltung des Akkus erlaubt eine Fußgarage für die Fond-Passagiere

Mit dem Facelift ist der Look des Formentor noch extravaganter geworden

Scannen Sie den QR-Code, um den Fahrbericht als Video abzurufen

Spanische **Ikone**

Das erste eigene Modell gilt für die iberischen Marke schon jetzt als Kult-Mobil und hat nach vier Jahren auf dem Markt nun ein Facelift erhalten

Was braucht ein Auto, um ein Besteller zu werden? Im Fall des Cupra Formentor dürfte es eine Kombination aus aufregendem Look, kompakten Abmessungen und agilem Fahrverhalten sein. Allein im letzten Quartal verzeichnete das SUV-Coupé noch rund 13.000 Zulassungen. An den Erfolg soll auch das facegeliftete Modell anknüpfen, mit dem wir eine erste Testfahrt unternehmen.

In puncto Abmessungen hat sich beim spanischen Temperamentbolzen nicht viel verändert. Es bleibt bei 4,45 Meter Länge. Der ohnehin schon im Straßenbild auffallende Look wurde aber nochmals geschärft. So trägt der Formentor nun Scheinwerfer mit neuer Tagfahrlicht-Signatur im Dreiecksdesign sowie größere Lufteinlässe an der Front. An Überholprestige im Rückspiegel hat der Spanier damit definitiv gewonnen.

Das ist neu

Motoren
Vierzylinder jetzt mit bis zu 333 PS (245 kW)

Ausstattung
Neben Sport- stehen auch „Cup" Schalensitze zur Auswahl

Größe
Die Länge bleibt mit 4,45 Metern wie gehabt

Die durchgehende Leuchtleiste am Heck ist zwar für Cupra nichts Neues, doch jetzt darf auch das Marken-Logo leuchten.

Im Innenraum kommt nun serienmäßig ein 12,9-Zoll-Infotainmentdisplay zum Einsatz. Die Optimierung der Hard- und Software führt zu einer deutlich logischeren Bedienung und verbesserten Schnellzugriffen dank einer festen Favoriten- und Klimaleiste. Auch einige Grafiken im Kombiinstrument wurden erneuert. Und wo einst Beats für den richtigen Sound verantwortlich war, besteht jetzt die Möglichkeit auf eine Sennheiser-Anlage. Für die Top-Version gibt es zudem neben Sportsitzen auch Schalensitze. Diese bieten dank stark ausgeprägter Sitz- und Seitenwagen perfekten Halt.

Antriebe von 150 bis 333 PS im Formentor

Wenn es um den Antrieb geht, setzt Cupra auf Vierzylindermotoren mit 1,5 oder 2,0 Liter Hubraum. Diese sind immer aufgeladen oder erhalten einen Zusatz-Boost von einem 48-Volt-Starter-Generator (Mild-Hybride) – oder nutzen gleich einen zusätzlichen E-Motor (Plug-in-Hybrid). Neben acht Benzinern steht auch ein Dieselantrieb zu Auswahl. Die Leistungsspanne startet bei 110 kW / 150 PS und endet bei 245 kW / 333 PS . Die vergangene Topmotorisierung mit Fünfzylinder wird nicht mehr angeboten und war ohnehin auf 700 Stück limitiert.

Wer mit dem Facelift die maximale Eskalationsstufe des Formentor wählen möchte, um der richtigen DNA des „Cup Racers" maximal nahe zu kommen, greift zum VZ mit 245 kW / 333 PS und Allradantrieb. VZ steht hier für das spanische Wort „Veloz", was „schnell" bedeutet. Das Kürzel dürfen nur Cupra-Modelle ab 154 kW / 210 PS Systemleistung tragen. Das hier zum Einsatz kommende Fahrwerk hat in 15 Stufen adaptiv einstellbare Dämpfer. Damit wird der Cupra zum komfortabel federnden Reisebegleiter im Alltag oder sportlich-straffen Kurvenräuber. Auch die ohnehin schon verbindlich abgestimmt Lenkung kann auf Knopfdruck nachgeschärft werden.

Neben der durchgehenden Leuchtleiste darf nun auch das Cupra-Logo leuchten

Die Rivalen

BMW X2
Ab 47.500 Euro mit 170 PS und Automatik. Erhältlich auch elektrisch mit 221 kW (300 PS).

VW T-Roc
Mit 150 PS, Vorderradantrieb und Sechsgang-Handschaltung startet er bei 32.085 Euro.

VREDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung
vorn: 245/40 ZR 19 (98Y) XL
hinten: 245/40 ZR 19 (98Y) XL
Vredestein ULTRAC PRO

Die Akrapovic-Abgasanlage ist für den Formentor optional erhältlich

Das Kürzel VZ tragen bei Cupra nur Modelle mit über 154 kW / 210 PS

Innen finden sich nun mehr überzogene Flächen und weniger nacktes Plastik

Vor allem das Kurvensurfen unter Last bereitet viel Spaß, denn der Cupra besitzt einen Torque-Splitter an der Hinterachse. Dieser verteilt das Drehmoment bedarfsgerecht an die jeweiligen Räder der Hinterachse und kann somit Drehmomentunterschiede unabhängig anpassen. Dadurch wird der Formentor VZ 2.0 TSI zum ultimativen Spaßgefährt, das sich agil durch Kurven windet und sogar über einen Drift-Modus verfügt, den man außerhalb öffentlicher Straßen austesten kann. Ein Set-up, das sich der Cupra übrigens mit seinen Konzerngeschwistern VW Golf R und Audi S3 / RS 3 teilt.
Im Gegensatz zu diesen bietet der Formentor dank seinem erhöhten Sitz aber eine bessere Übersicht auf den Straßenverkehr, ohne stark an Agilität durch seinen Aufbau zu verlieren. Wer möchte, kann übrigens zusätzlich eine Akrapovic-Abgasanlage und eine Sechs-Kolben-Bremsanlage von Akebono bestellen. **Leslie Schraut**

***FAZIT:** Das Facelift bringt dem Cupra Formentor eine verbesserte Bedienung und neue Antriebe. Vor allem mit der Topmotorisierung wird die sportliche DNA von Cupra hinter dem Steuer spürbar. Der Einstiegspreis des Spaniers liegt aktuell bei 42.145 Euro, es wird aber noch ein Basismodell mit Sechsgang-Handschaltung folgen.*

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo; 1498 cm3; 245 kW / 333 PS bei 5600 – 6500 /min; 420 Nm bei 2100 – 5500 /min; 7-Gang, Doppelkupplung; Allradantrieb, Torque-Splitter (Hinterachse); L/B/H 4451 / 1839 (1992)* / 1520 mm; Radstand 2679 mm; Leergewicht/Zuladung k.A. / k.A.; Kofferraum: 450 – 1505 l; 0-100 km/h in 4,8 s; 250 km/h; WLTP-Verbrauch8,7 l S/100 km; CO2-Ausstoß 198 g/km; Grundpreis 55.345 €

Werksangaben für den Formentor VZ 2.0 TSI;
*Breite mit Außenspiegeln

Scannen Sie den QR-Code, um den Fahrbericht als Video abzurufen

Kurvige Landstraßen machen mit dem handgeschalteten Roadster am meisten Spaß

Kleines Spaßmobil

Die Fangemeinde kann aufatmen: Nach neun Jahren kommt ein Facelift des Mazda MX-5. Geht das Konzept des puristischen Japaners 2024 noch auf?

Soviel vorweg: Umfassend fällt das Facelift des Mazda MX-5 nicht aus. Kunden haben also weiterhin die Wahl zwischen zwei Vierzylinder-Saugbenzinern mit 1,5 Litern und 132 PS (97 kW) sowie 2,0 Litern und 184 PS (135 kW) – zumindest noch. EU-Emissionsregularien machen dem stärkeren Triebwerk einen Strich durch die Rechnung, sodass die Produktion bereits eingestellt wurde. Mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs werden in Europa also nur noch Restbestände abverkauft.
Im Gegensatz zu den Motoren zeigen sich die Assistenzsysteme überarbeitet. So erhielt die Stabilitätskontrolle mit dem Track Modus eine modifizierte Steuerung, was für mehr fahrerische Freiheit hinter dem Lenkrad sorgen soll. Neu sind auch der adaptive Tempomat und der Querverkehrswarner samt Bremsassistenten für Rückwärtsfahrten. Beim Infotainment hat sich ebenfalls etwas getan, doch dazu später mehr.
Von außen ist der aufgefrischte MX-5 kaum vom Vorgänger zu unterscheiden: Die neuen LED-Leuchteinheiten sind eine One-for-all-Lösung, weshalb die externen Tagfahrlichter an den Stoßstangen nun durch Blenden ersetzt wurden und sich die Optik der Scheinwerfer sowie Rückleuchten verändert hat – das war's.

Das ist neu

Infotainment
Zentralbildschirm nun 8,8 Zoll Durchmesser, verbesserte Menüführung

Sicherheit
Adaptiver Tempomat, Querverkehrswarner, Rückwärts-Bremsassistent

Ausstattung
Neue LED-Lichteinheiten umfassen auch Tagfahrlicht

Für die erste Testfahrt im geliften MX-5 fahren wir die noch verfügbare 2,0-Liter-Maschine mit manuellem Sechsgang-Getriebe, das mit seinen kurzen Schaltwegen hervorragend zum ungefilterten, direkten Fahrgefühl des Roadsters passt. Der Komfort ist in Anbetracht der winzigen Fahrgastzelle erstaunlich gut – zwar sind die Sportsitze nicht in der Höhe einstellbar, trotzdem sitzt man im nach hinten geschobenen Sitz auch mit gut 1,90 Metern noch akzeptabel. Sogar das geschlossene Faltdach hält einen minimalen Respektabstand zur Frisur.

Der Mazda folgt gern dem Ruf der Kurven

Wie sich schnell herausstellt, liegt die Stärke des neuen MX-5 in der gewohnten Domäne: kurvigen Landstraßen. Keine Kehre ist dem nur 3,92 Meter langen Mazda zu eng. Wer richtig Spaß haben will, sollte dabei vor hohen Drehzahlen nicht zurückschrecken, schließlich ruft das Triebwerk seine Höchstleistung erst bei 7000 Umdrehungen ab. Spätestens wenn sich die Drehzahlnadel in Richtung des roten Bereichs bewegt, wird klar, dass heutzutage bescheidene 184 PS in Verbindung mit noch bescheideneren 1041 Kilogramm Leergewicht reichlich Fahrfreude bedeuten.
Auch wenn man die Kurven mal etwas ungestümer anfährt, wirkt der kleine Hecktriebler dank der optionalen Bilstein-Dämpfer und der Fahrassistenten stets sicher und kontrollierbar. Während der Testfahrt neigt der MX-5 bei hohem Kurventempo und tieferen Bodenwellen lediglich ab einem gewissen Punkt zu Schaukelbewegungen – vermutlich der hohen Beladung von zwei Personen samt Gepäck geschuldet. Kein Witz: In dieser Version ist die maximale

Die Rivalen

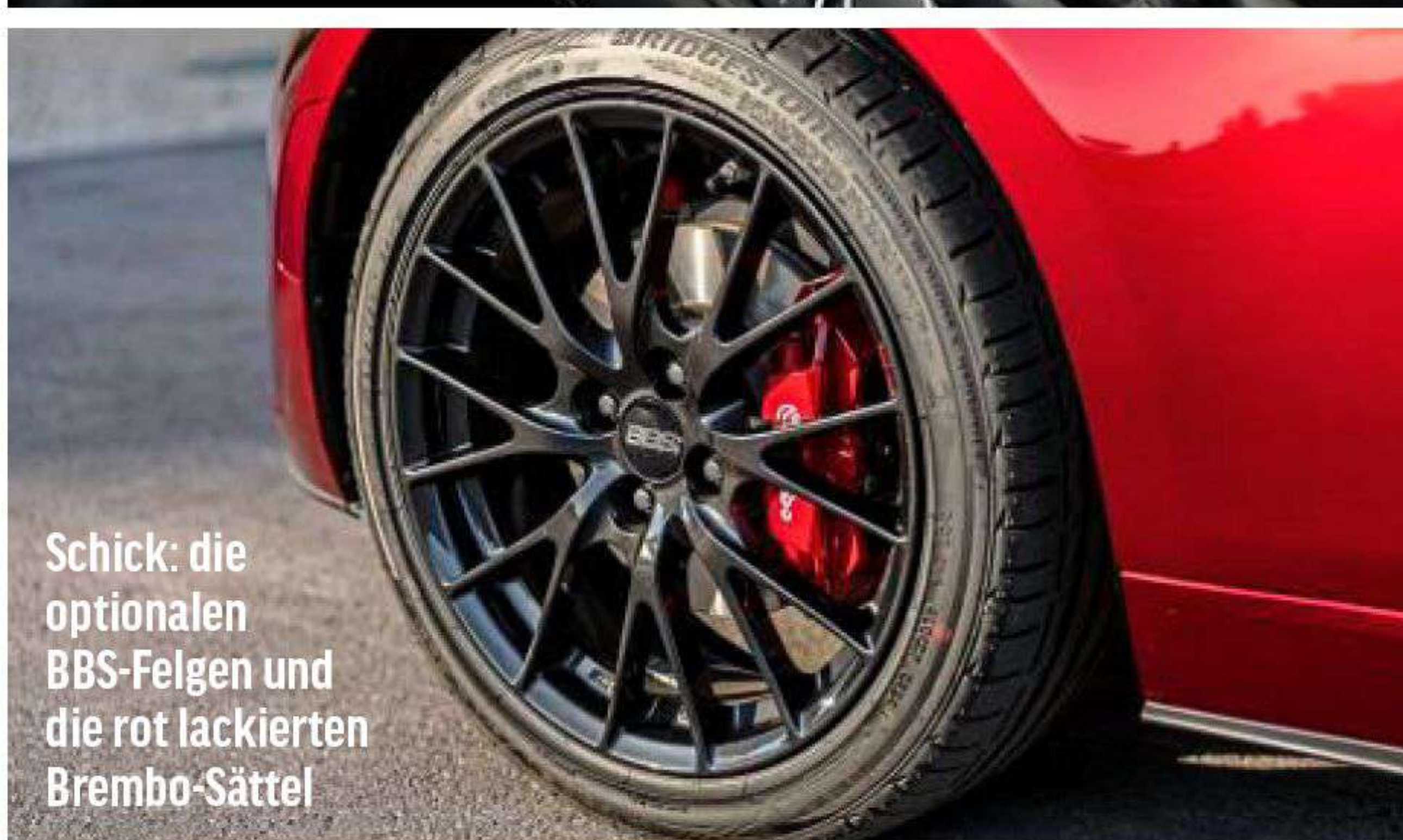
BMW Z4 sDrive20i
Der Basis-Z4 überträgt seine 197 PS auf Wunsch manuell an die Hinterräder. Preis: ab 50.200 Euro.

MG Cyberster
Das vollelektrische Cabrio MG Cyberster soll 2024 mit 250 kW / 340 PS starten.

VREDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung
vorn: 205/45 R 17 88Y XL
hinten: 205/45 R 17 88Y XL
Vredestein ULTRAC

Die neuen LED-Lichteinheiten am Heck sehen mit dem Facelift anders aus

Knackige Schaltwege machen das Durchbeschleunigen im MX-5 zur Wonne

Schick: die optionalen BBS-Felgen und die rot lackierten Brembo-Sättel

Das Zentraldisplay ist auf 8,8 Zoll angewachsen, die Menüführung wurde überarbeitet

Zuladung inklusive Fahrer und Betriebsflüssigkeiten bei 219 Kilo erreicht, was die Alltagstauglichkeit durchaus einschränkt.

Gut bedienbares, abgespecktes Infotainment

Das Infotainment des neuen Japaners wirkt trotz eines auf 8,8 Zoll angewachsenen Bildschirms und weiterer Überarbeitungen eher rustikal. Die Grundfunktionen sind jedoch über einen Dreh-Drück-Steller problemlos erreichbar, zudem überfordert die recht übersichtliche Software dank des abgespeckten Funktionsumfangs zu keinem Zeitpunkt. Die Rechengeschwindigkeit ist allerdings nicht mehr wirklich zeitgemäß, und dass in manchen, aber nicht allen Funktionen die Bedienung per Touch verfügbar ist, verwirrt eher, als dass es nutzt.
Doch ganz ehrlich: Einen MX-5 kauft man nicht wegen eines hochmodernen Infotainments – und einem Auto, das für recht schmalen Taler dermaßen viel Fahrspaß bietet, sei die ein oder andere Schrulligkeit verziehen. **Max Grigo**

FAZIT: *Mit dem Facelift dürfen wir uns über das Fortbestehen des vielleicht letzten bodenständigen Taschen-Roadsters freuen – ein Wermutstropfen ist nur das Ende des 2,0-Liter-Motors. Dafür bleibt sich der Japaner trotz moderater Modernisierungen treu: klein, leicht, günstig und kompromisslos spaßig. Wo MX-5 draufsteht, ist eben MX-5 drin.*

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, 1998 cm³; 135 kW / 184 PS bei 7000 /min; 205 Nm bei 4000 /min; 6-Gang, manuell; Hinterradantrieb; L/B/H 3915 / 1735 (1918)* / 1230 mm; Radstand 2310 mm; Leergewicht/Zuladung 1041 / 219 kg; Kofferraum: 130 l; 0-100 km/h in 6,5 s; 219 km/h; WLTP-Verbrauch6,8 l S/100 km; CO_2-Ausstoß 153 g/km; Grundpreis 37.790 €

Alle Daten Werksangaben;
*Breite mit Außenspiegeln

Die **Limo lebt**

Die neue Superb-Limousine ist ein echter Allrounder

Anders als den verwandten VW Passat gibt es den neuen Skoda Superb auch als Limousine

Der Stufenheck-Passat ist Geschichte, die Superb-Limousine darf bleiben. Ein Vorteil der Limousine: Im Vergleich zum Combi senkt die windschlüpfigere Karosserie den c_W-Wert des Superb um etwa zehn Prozent auf 0,23, was sich besonders bei längeren Autobahnfahrten günstig auf den Verbrauch auswirken dürfte. Deutlicher als der Verbrauch sinkt allerdings das Kofferraumvolumen: Ist der Unterschied bei aufgestellter Rücksitzbank noch überschaubar, lädt die Limousine bei umgeklappten Rücksitzen mit 1795 Litern immerhin 135 Liter weniger als der riesige Kombi. Dennoch passt in den Superb mehr rein als in die meisten Mittelklassekombis, und die große Heckklappe erleichtert das Beladen.
Für die Testfahrt mit der Limousine schnappten wir uns den 265 PS (195 kW) starken 2,0-Liter-Spitzenbenziner. Damit cruist der Superb entspannt vor sich hin und wartet nur auf ein dezentes Signal vom rechten Fuß, um einen flinken Zwischenspurt hinzulegen. In den S-Modus muss man das einwandfrei arbeitende Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe dabei nicht unbedingt schalten. Die strammen 5,6 Sekunden, die Skoda für den Sprint von null auf 100 km/h angibt, wirken durchaus glaubwürdig.

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo; 1984 cm³; 195 kW / 265 PS bei 5000 – 6500 /min; 400 Nm bei 1650 – 4350 /min; 7-Gang, Doppelkupplung; Allradantrieb; L/B/H 4912 / 1849 / 1481 mm; Radstand 2841 mm; Leergewicht/Zuladung 1645 – 1781 / 519 – 655 kg; Kofferraum: 645 – 1795 l; 0-100 km/h in 5,6 s; 250 km/h; WLTP-Verbrauch 7,1 – 8,5 l S/100 km; CO_2-Ausstoß 162 –193 g/km; Grundpreis 49.600 €

Alle Daten Werksangaben

Der Rivale

Peugeot 508 Plug-in-Hybrid 225 e-EAT8

Der PHEV aus dem Hause Stellantis leistet 225 PS (165 kW). Preis: 53.500 Euro

Beim Fahrwerk gelingt dem neuen Superb ein lobenswerter Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik. Er steckt gekonnt selbst grobe Löcher und Kanten weg. Dabei wirkt die Karosserie stets verwindungsarm und der Skoda neigt weder zu Schaukelbewegungen noch lässt er harte Schläge in den Innenraum durch. Selbst bei sportlicher Fahrweise liegt der große Tscheche stabil und sicher, wozu auch der Allradantrieb des 2.0 TSI 4x4 beiträgt.
Viel Neues verbirgt sich im Infotainment, das sich über das nun bis zu 13 Zoll große Zentraldisplay weitgehend intuitiv bedienen lässt. Maßgeblich sind daran die Smart Dials beteiligt: Das sind drei mit Mini-Displays bestückte Regler in der Mittelkonsole, die durch Drücken und Drehen Klima-Funktionen, Lautstärke sowie Fahrmoduswahl steuern.
Übrigens: Der in der gehobenen Ausstattung tadellose Sitzkomfort gefällt auch großgewachsenen Personen. Nervig hingegen waren bei der Testfahrt in Tschechien die regelmäßigen illusorischen Warnmeldungen des Navis vor nicht existenten Blitzern oder Verkehrsunfällen. **Max Grigo**

FAZIT: *Für Fans der klassischen Limousine bietet der neue Skoda Superb eine beeindruckend vielseitige Option. Besonders als 2.0 TSI 4x4 birgt er einiges an dynamischem Potenzial. Auch das Infotainment gefällt mit Ausnahme weniger Schönheitsfehler.*

Drei Display-Regler in der Mitte für Lautstärke, Klima und Fahrmoduswahl

Die lange GTX darf 1,6 Tonnen an den Haken nehmen, der kurze bis zu 1,8 Tonnen

Länge soll laufen

Den VW ID. Buzz gibt's bald auch als sportlichen GTX mit 250 kW / 340 PS und in der 4,96 Meter messenden Langversion mit bis zu sieben Sitzen

Viele Autobauer haben sich vom Umstieg auf die Elektromobilität mehr versprochen. Das gilt sicher auch für VW Nutzfahrzeuge und den ID. Buzz. Nach dem Hype der ersten Monate hat sich die Nachfrage rasch normalisiert. Der zunächst angebotene 4,71 Meter lange Fünfsitzer verbreitete mehr Sharan- als Bulli-Feeling und auch der Preis von aktuell 60.8912 Euro dürfte zur Skepsis beigetragen haben. Jetzt legt die VW-Tochter aus Hannover die Variante mit langem Radstand nach: Der ID. Buzz Pro LWB (Long Wheel Base) ist 25 cm länger, hat bis zu sieben Sitze oder einen bis zu 2469 Liter großen Laderaum und kostet 1826 Euro mehr.

Das ist zwar immer noch kein Sonderangebot, die Kosten-Nutzen-Rechnung dürfte für viele Familien aber eher aufgehen als bisher. Zudem rollt die Langversion mit einem größeren, nun 86 kWh (netto) fassenden Akku auf den Hof, was die WLTP-Reichweite auf 487 Kilometer vergrößert. Immerhin: Den kurzen ID. Buzz gibt es auf Wunsch nun auch als Sechssitzer, bei voller Bestuhlung aber quasi ohne Laderaum. Und der Akku wurde von 77 auf 79 kWh (netto) aufgepumpt. Gleichzeitig ist bei allen ID. Buzz die Leistung von mindestens 150 kW/204 auf 210 kW / 285 PS gestiegen. Offenbar hat man auch hier ein Defizit erkannt.

Das ist neu

Motoren
210 kW für den normalen ID. Buzz, 250 kW für den GTX

Ausstattung
Neues, abdunkelbares Glas-Panoramadach als Option

Größe
LWB-Version mit 3,24 Meter Radstand, 4,96 Meter Länge

Stärkster Serien-Bulli mit 340 PS und Allrad

Noch mehr Power bringt der neue GTX, der ab Spätsommer bestellbar ist: Zwei Elektromotoren – jeweils einer an der Vorder- und Hinterachse – sorgen für 250 kW / 340 PS und Allradantrieb. Und auch hier hat man die Wahl zwischen kurzem und langem Radstand sowie großem und kleinem Akku. Verbrauch und Reichweite geben die Hannoveraner noch nicht bekannt.

Bei einer ersten Ausfahrt mit dem GTX LWB lag der Stromkonsum trotz sommerlicher Temperaturen erwartungsgemäß bei mehr als 21 kWh auf 100 Kilometer – das spricht für den großen Akku, der dann eine Reichweite von mehr als 400 Kilometern erlaubt. Mit großer Batterie geht auch das Laden schneller: Am Schnelllader sind bis zu 200 kW Ladeleistung drin, was das Befüllen der Akkus von 10 auf 80 Prozent in weniger als 30 Minuten erlaubt. Auch bei den kleineren Batterien wurde die maximal mögliche Ladeleistung auf 185 kW (bisher 170 kW) erhöht, was für ähnlich kurze Tankstopps sorgt.

Spürbar bessere Ausstattung im GTX

Zum Preis des ID. Buzz GTX äußert sich VW Nutzfahrzeuge ebenfalls noch nicht. Der Preisaufschlag für die Sportversion dürfte aber ähnlich wie bei den verwandten ID.4- oder ID.5-Modellen bei rund 8000 Euro liegen. Damit würde sich der VW ID. Buzz GTX LWB bei etwa 72.000 Euro einpendeln. Lohnt sich das? Immerhin ist die Ausstattung spürbar besser: Den GTX gibt es serienmäßig in Zwei-Farb-Lackierung (gegen Aufpreis auch in dem exklusiven Kirschrot-Silber unse-

Die Rivalen

Maxus MIFA 9
5,27 Meter langer Elektro-Van aus China mit sieben Sitzen und 180 kW / 245 PS, ab 68.990 Euro.

Mercedes EQV
Elektrische V-Klasse mit 150 kW / 204 PS und bis zu sieben Sitzen, 5,14 oder 5,37 Meter lang, ab 75.300 Euro.

VREDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung
vorn: 235/55 R 19 105V XL
hinten: 255/50 R 19 107V XL
Vredestein QUATRAC PRO EV

Ins Heck der Langversion passen bis zu 2469 Liter Gepäck

Jede Menge Platz im GTX LWB – da kommt Bulli-Feeling auf

Die Sitze der optionalen Siebensitzers lassen sich ausbauen oder umklappen

Neues Cockpit: Der Touchscreen ist jetzt 12,9 statt 12,7 Zoll groß

res Fotoautos), mit Sportfahrwerk, LED-Matrix-Scheinwerfern und sportlichen Sitzen. Zudem muss man sich nicht mit den sonst serienmäßigen Stahlfelgen begnügen, sondern rollt auf schwarzen Alurädern im 20-Zoll-Format.
Beim Fahrverhalten fallen die Unterschiede zur Basisversion nicht so groß aus. Insgesamt liegt der GTX etwas straffer auf der Fahrbahn. Die Lenkung fühlt sich noch eine Spur direkter als im normalen ID. Buzz an. Die serienmäßigen Sportsitze sind bequem und bieten guten Seitenhalt. 6,5 Sekunden bis Tempo 100, Spitze 160 km/h – das geht in Ordnung. Der GTX fühlt sich beim Fahren aber nicht wie ein Sportwagen an.
Die Bedienung ist wie bei fast allen modernen VW kompliziert, auch wenn die Slider für Temperatur und Lautstärke jetzt nachts beleuchtet sind. Die neue, KI-gesteuerte Sprachansage verwies bei einer Anfrage auf Wikipedia – das können auch andere. Die Verarbeitung ist ordentlich, aber nicht alle Materialien wirken hochwertig. **Klaus Uckrow**

FAZIT: *In der neuen Langversion bietet der VW ID. Buzz deutlich mehr Nutzwert und Bulli-Feeling als bisher. Der GTX bereitet mehr Fahrspaß, der allerdings auch einen höheren Stromverbrauch mit sich bringt. Ob das bei einem Elektro-Bus sinnvoll ist? Jedenfalls ist die Serienausstattung erheblich besser als in den normalen Varianten des ID. Buzz.*

Technische Daten

E-Motoren: v. Asynchron-Maschine; h.: permanenterregte Synchronmaschine; 250 kW / 340 PS; 560 Nm; Lithium-Ionen-Batterie, 86 kWh (netto), 400 Volt; Konstantübersetzung; Allradantrieb; L/B/H 4962 / 1985 (2212)* / 1927 mm; Radstand 3239 mm; Leergew./Zuladung k.A.; Laderaum [1]: 306 / 1340 bis 2469 l; Anhängelast gebremst/ungebremst 1600 / 750 kg; 0-100 km/h in 6,5 s; 160 km/h; WLTP-Verbrauch k.A.; Reichweite k.A.; Grundpreis ca. 72.000 €

Alle Daten Werksangaben; [1] hinter der dritten / zweiten aufgestellten Sitzreihe bis maximal dachhoch; *Breite mit Außenspiegeln

Schneller als 125 km/h fährt der kleine Spring nicht

Viel E-Auto für wenig Geld?

Der Dacia Spring soll für knapp 17.000 Euro ein vollwertiges E-Auto sein. Doch ist so günstig auch wirklich gut?

Elektro-Autos sind zu teuer? Dacia will mit dem Spring bezahlbare Elektro-Mobilität anbieten. Ab 16.900 Euro gibt es den erschwinglichen Stromer. Doch auf wie viele Kompromisse muss man sich bei diesem konkurrenzlosen Preis einstellen?
Erst im Jahr 2021 hat Dacia den Spring vorgestellt und seitdem 150.000 Fahrzeuge verkauft. Da sieht die Renault-Tochter, die seit 2005 in Deutschland vertreten ist und 2023 hierzulande ein Rekordjahr mit 910.000 verkauften Fahrzeugen feierte, noch Luft nach oben und schickt nun den optimierten Spring ab Oktober 2024 in die Händlerhallen. Selbst wer die höchste Ausstattungsstufe wählt und alle möglichen Extras ankreuzt, kommt nur auf knapp über 21.000 Euro. Was man bei diesem Preis erwarten kann und wie sich der kleine Stromer im Alltag macht, klärt die erste Ausfahrt.

Das ist neu

Motoren Bessere Rekuperation und Fahrleistungen

Ausstattung Neu ist die zweite Linie Expression

Größe Jetzt minimal höher und auch etwas kürzer

Klein, leicht, wendig und sparsam: Der Spring ist am besten in der Stadt aufgehoben. Als Reichweite des ersten batterieelektrischen Modells der Marke gibt Dacia für die 33-kW- (44 PS) ebenso wie für die stärkere 48-kW (65 PS)-Version knapp 230 km an – und diese ist besonders realistisch bei Fahrten durch eine Metropole. Hier sollen sogar bis zu 305 Kilometer möglich sein. Keine Enttäuschungen gibt es auch bei längeren Fahrten über Land- oder Schnellstraßen. Der 975 Kilogramm leichte Spring gibt zwar lautlos im Display die Empfehlung, langsamer zu beschleunigen, meistert längere Etappen aber dennoch, ohne dass die Reichweite überdurchschnittlich schnell schmilzt.

Moderne Optik und ein gutes Raumangebot

Und auch wenn sich die Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h nach ordentlicher Einschränkung anhört, reicht sie für die meisten Touren allemal aus, bei denen sich der Spring mit seinen 48 kW (65 PS) stets recht durchzugsstark zeigt. Wer den Wagen bis auf 80 Prozent schnellladen will, benötigt dafür übrigens rund 45 Minuten mit dem optionalen CCS-Schnellladeanschluss (erhältlich ab der zweiten Ausstattungsstufe Expression). Dacia spendiert aktuell all seinen Fahrzeugen zudem eine moderne Optik – und so bekommt auch der 3,70 Meter kurze Spring das neue Frontdesign, das optimierte Heck samt neuem Dacia-Schriftzug, Designapplikationen an der C-Säule, neue Radblenden sowie zwei neue Lackierungen (Brick red und Safari beige).
Und was ist mit dem Platzangebot? Dacia hat hier alles aus dem Kleinen herausgeholt und im Spring – neben einem recht ordentlichen Kofferraumvolumen von 308 bis maximal 1004 Litern – im gesamten Innenraum noch Ablagemöglichkeiten mit insgesamt 33 Liter Stauraum verteilt. Wer noch mehr benötigt, der findet unter der Motorhaube im optional erhältlichen Frunk weitere 35 Liter Volumen.
Aus Kostengründen ist der Spring jedoch sehr dünnhäutig ausgefallen. Das wird besonders bei den Türen sicht- und spürbar. Und

Die Rivalen

Citroën ë-C3
Den neuen Stromer Citroën ë-C3 gibt es ab 23.300 Euro – er kostet etwas mehr als der Spring.

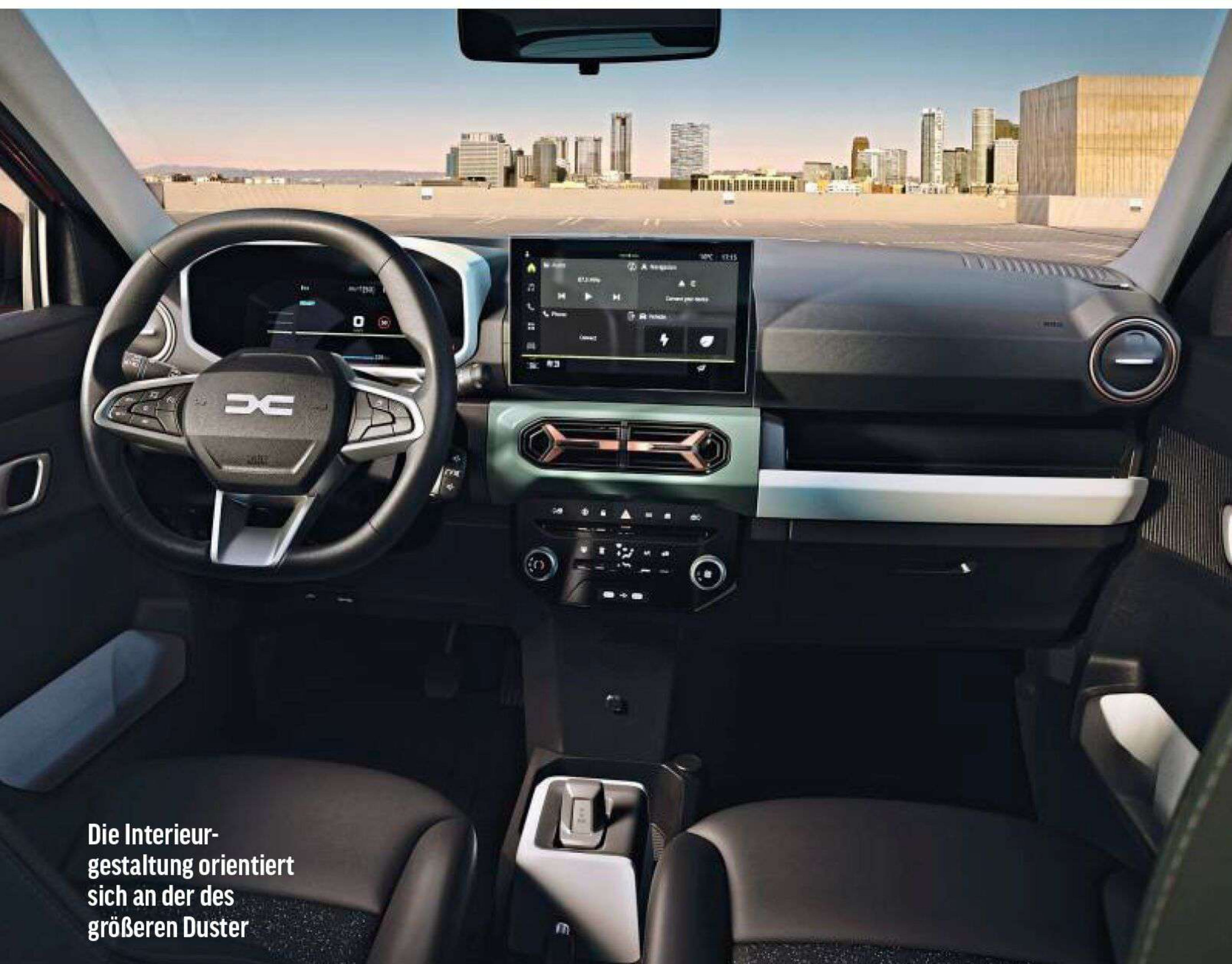
Renault 5 E-Tech Electric
Größer und deutlich teurer: Den Renault 5 E-Tech Electric gibt es ab 32.900 Euro.

VREDESTEIN TYRES

Reifenempfehlung
vorn: 165/70 R 14 81 T
hinten: 165/70 R 14 81 T
Vredestein QUATRAC 5

Im Oktober 2024 rollt der elektrische Kleinstwagen zu den Händlern

Der Kofferraum fasst 308 bis maximal 1004 Liter

Die AC-Standardaufladung dauert elf Stunden

Die Interieurgestaltung orientiert sich an der des größeren Duster

auch die Kofferraumklappe ist weder verkleidet, noch hat sie innen einen Zuzieh-Griff.
Für mehr Komfort sollen beim neuen Spring die Polsterung, das Dreispeichen-Lenkrad sowie erweiterte Fahrassistenten sorgen. Wem übrigens der zehn Zoll große Touchscreen in der Mittelkonsole bekannt vorkommt, der saß womöglich vorher im neuen Duster, in dem dieser ebenfalls installiert ist. Vom Duster kennt man außerdem das Youclip System – drei im Fahrzeug angebrachte Befestigungspunkte, mit denen man eine Handyhalterung oder auch einen Cupholder leicht anklemmen kann.
Die Sitze ähneln dagegen nicht denen des Duster. Und hier wird dann auch klar, dass man für diese Kaufsumme keine Wunder erwarten sollte. Ergonomie sowie Sitzposition sind trotz eingeschränkter Einstellungsmöglichkeiten aber akzeptabel, und vorn finden sogar Großgewachsene Platz. Auf der Rückbank geht es da schon enger zu. **Adele Moser**

FAZIT: *Es ist keine Überraschung – ohne Kompromisse geht es bei einem vollwertigen E-Auto für 16.900 Euro nicht. Die Batterie ist klein, der Komfort erfüllt den Mindeststandard. Doch wer ein Elektro-Mobil zu einem bezahlbaren Preis haben will, für den könnte der neue Dacia Spring ein gutes Angebot sein. Besonders punkten dürfte der kleine Stromer bei Lieferdiensten, in Carsharing-Flotten oder als Fahrzeug für die mobile Pflege.*

Technische Daten

E-Motor: permanenterregte Synchronmaschine; 48 kW / 65 PS bei 4060 – 6000 /min; 113 Nm bei 500 – 4060 /min; Lithium-Ionen-Batterie, 26,8 kWh, 240 Volt; Konstantübersetzung; Vorderradantrieb; L/B/H 3701 / 1583 (1767)* / 1519 mm; Radstand 2423 mm; Leergew./Zuladung 975 / 340 kg; Kofferraum: 308 – 1004 l; 0-100 km/h in 13,7 s; 125 km/h; WLTP-Verbrauch 13,2 kWh/100 km; WLTP-Reichweite 228 km; Grundpreis 16.900 €

Alle Daten Werksangaben;
*Breite mit Außenspiegeln

Dynamische Hülle und ein ebensolcher Kern: Der Junior beendet die Langeweile in der stromernden Kompaktklasse

Leise, aber flott

Mit dem Junior befahren die Italiener Neuland, denn das kompakte Crossover kommt auch als erstes E-Auto der Marke. Unterwegs mit der stärksten Ausgabe Veloce Elletrica 280

Fällt der Name Alfa Romeo, springt in vielen Köpfen das Vintage-Kino an: Da gleiten hinreißend gestylte Karosserien am geistigen Auge vorbei, während eindrucksvoll röhrende Busso-V6 oder herrlich spratzelnde Sechzehnhunderter mit zwei obenliegenden Nockenwellen den imaginären Audiotrack liefern. Tja, was wäre ein Automobil nur ohne seinen Klang ...

Modernen E-Mobilen entweicht allenfalls ein dezentes Surren oder leises Pfeifen, und innen wird die Erinnerung an alte Zeiten vielerorts akustisch animiert. So auch beim neuen Alfa: Wie aus der Ferne meint man, an Bord des Junior Elletrica 280 schwingendes Gassäulen aus den Bordlautsprechern zu vernehmen – sehr dezent und Geschmackssache. Dabei trumpft der Junior kinematisch deutlich energischer auf.

Zwar teilt sich das italienische Kompakt-SUV, das auf der E-CMP-Plattform des Stellantis-Konzerns steht, die Basis mit seinen eher braven Verwandten à la Opel Mokka Electric, Peugeot E-2008 oder Fiat 600e. Doch unter der Haube ist einiges anders. Hier erreicht eine permanenterregte Synchronmaschine 207 kW (280 PS) und bis zu 345 Newtonmeter Drehmoment. Die Energie liefert eine Lithium-Ionen-Batterie mit einer Netto-Kapazität von 51 Kilowattstunden, was laut WLTP-Norm nach vorläufigen Angaben für rund 400 Kilometer Reichweite genügen soll. Das „Tanken" (Füllstand von 10 auf 80 Prozent) soll dank 100 kW Ladeleistung an der Schnellladesäule in weniger als 30 Minuten erledigt sein.

Die Zugkraft gelangt im stärksten Junior an die Vorderräder. Damit diese nicht vorschnell in Reifenrauch aufgeht, spendierten die Ingenieure ihrem jüngsten Spross ein selbstsperrendes Torsen-Differenzial an der Vorderachse. Selbstredend kam auch ein passendes Fahrwerks-Set-up dazu.

Das ist neu

Motoren
Neuer 207-kW-E-Motor

Ausstattung
Mechanisches Torsen-Differenzial serienmäßig

Größe Mit einer Länge von 4,17 Metern unterwegs im City-SUV-Format

Hohes Fahrdynamik-Potenzial vorhanden

Einen ersten Eindruck hinterlässt der stromernde Junior während etlicher Proberunden auf dem Alfa-Testareal nahe Mailand. Auf den Geraden fährt der Junior direkt sein längsdynamisches Talent auf, kräftigen Schub gibt es quasi von der ersten Umdrehung an. Dass die 100-km/h-Marke nach nur 5,9 Sekunden erreicht sein soll, wirkt glaubhaft. Die 200 km/h Spitze können wir wegen des Streckenprofils allerdings nicht überprüfen, denn der Geraden folgen rasch Kurven mit abnehmenden Radien, Kuppen, Senken und Bodenwellen in verschiedensten Ausprägungen. Eine Topografie, die höchste Anforderungen an das Fahrwerk stellt.

Der Junior liegt hier bestens in der Hand und lässt sich von der fein ansprechenden Progressiv-Lenkung exakt dirigieren. Zwar könnten die Haltekräfte etwas niedriger und die Rückmeldung etwas klarer ausfallen, dafür halten sich die Antriebseinflüsse zurück. Beeindruckend ist die Arbeit des Torsen-Differenzials: Verliert das kurveninnere Rad unter Last an Traktion, wird blitzschnell mehr Kraft an das kurvenäußere Rad geleitet. Bleibt der Fahrer auf dem Strompedal, spürt er, wie es den Alfa an der Vorderachse in die Kurve hineinzieht und erlebt ein erstaunliches Querbeschleunigungspotenzial. In Summe ist der kompakte Crossover sehr hand-

Die Rivalen

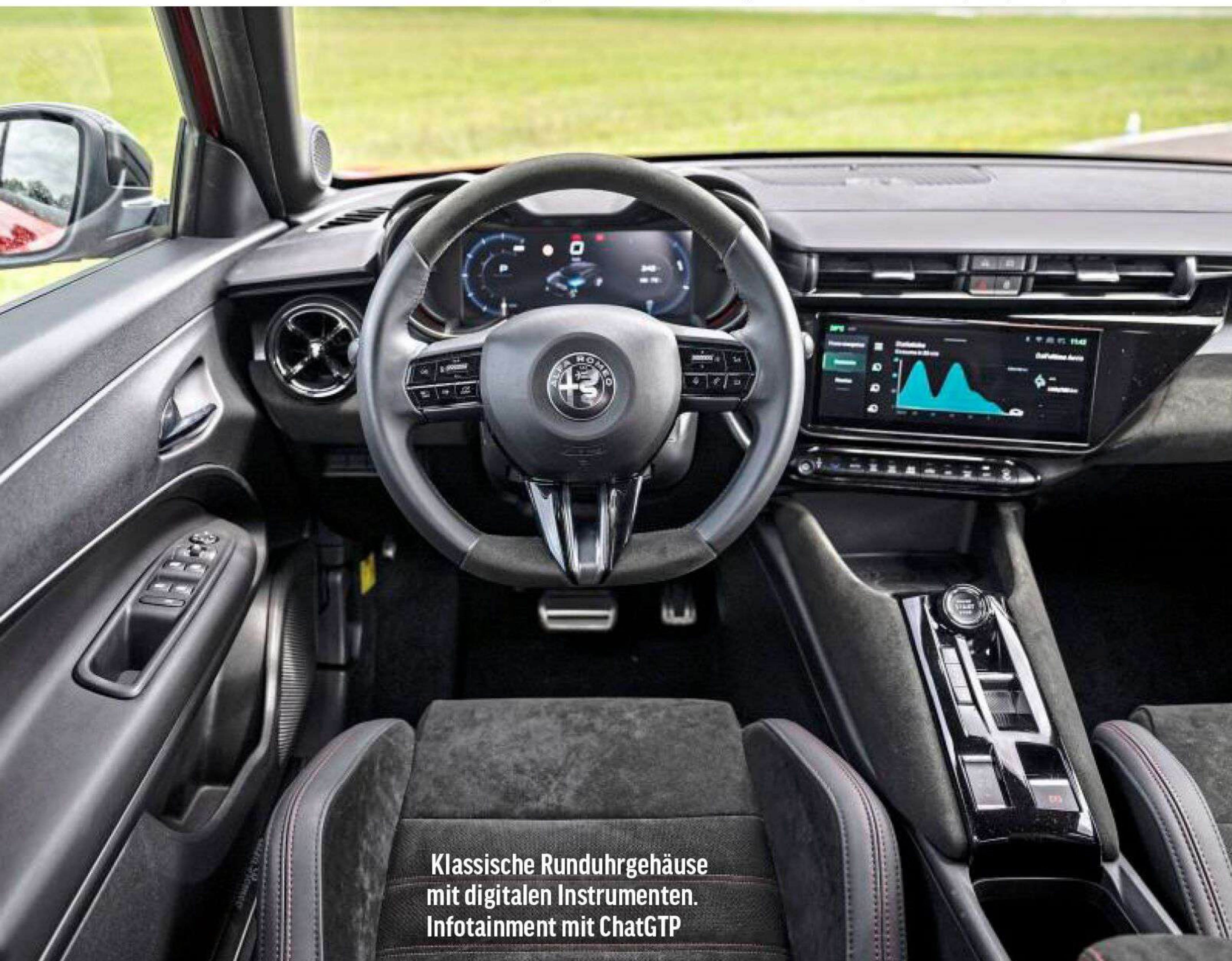
Fiat 600e
Italienisches Stromer-Pendant zum Alfa Junior, allerdings nur mit 115 kW – ab 36.490 Euro.

Opel Mokka Electric
4,15 Meter lange, deutsche Ausgabe eines Crossovers auf der E-CMP-Plattform. Mit 115 kW ab 44.720 Euro.

Peugeot E 2008
Design-orientiertes, französisches Crossover. 13 Zentimeter länger und ebenfalls maximal 115 kW – ab 41.350 Euro.

Das abgeschnitten wirkende Heck nennt Alfa passend „Coda Tronca"

Die bissfeste Vierkolben-Sportbremsanlage kostet keinen Aufpreis

Halt gebende Sitze mit Logo in der Kopfstütze (Sportpaket, 2500 Euro extra)

Klassische Rundurhrgehäuse mit digitalen Instrumenten. Infotainment mit ChatGTP

lich, was aber auch auf das Konto des für Stromer überraschend niedrigen Leergewichts von 1590 Kilogramm geht.
Dabei halten üppig dimensionierten Stabis die Seitenneigung im Zaum und reduzieren Rollbewegungen auf ein Minimum. Die Dämpfer bieten mit ihren hydraulischen Anschlägen große Reserven, schlagen auch bei hoher Progression, etwa in Fahrbahnsenken, nicht durch und absolvieren die Komfortstrecken des Testgeländes mit beachtlichem Schluckvermögen. Stöße, die die Verbundlenker-Hinterachse auf Fahrbahnkanten austeilt, sind den 20-Zoll-Rädern geschuldet. Im Ergebnis liefert der Alfa Junior Elletrica 280 eine beeindruckende Vorstellung ab.
Ende des Jahres rollt er ab 48.500 Euro auf den Markt. Doch es geht auch günstiger: Schon ab September gibt es den „Ibrida" mit 136 PS starkem 1,2-Liter-Benziner und Mild-Hybrid-Technik ab 29.500 Euro oder den 115-kW-Stromer Elletrica ab 39.500 Euro. **Elmar Siepen**

FAZIT: *Glückwunsch, Alfa! Mit dem Junior Veloce Elletrica 280 bringen die Italiener ab September Fahrspaß in die elektrische Kompaktklasse. Das liegt nicht nur an der Motorleistung, sondern auch am serienmäßigen Torsen-Differenzial und an der sportlichen Fahrwerksabstimmung. Nach dem ersten Eindruck kommt der Komfort ebenfalls nicht zu kurz. Der Preis macht aber klar – das Ganze ist vergnügungssteuerpflichtig!*

Technische Daten

E-Motor: permanenterregte Synchronmaschine; 207 kW / 280 PS ; 345 Nm bei 250 – 6000 /min; Lithium-Ionen-Batterie, 51 kWh, 400 Volt; Konstant-Übersetzung, mech. Torsen-Differenzial; Vorderradantrieb; L/B/H 4173 / 1781 (1981)* / 1532 mm; Radstand 2557 mm; Leergew./Zuladung 1590 / 495 kg; Kofferraum: 400 – 1265 l; 0-100 km/h in 5,9 s; 200 km/h; WLTP-Verbrauch 15,2-15,5 kWh/100 km; WLTP-Reichweite ca. 400 km (vorläufige Angabe); Grundpreis 48.500 €

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln

Rock am R

ring

Mercedes-AMG hat den GT von Grund auf neu arrangiert. Wir haben den neuen Superstar als GT 63 4Matic+ mit phänomenal aufspielendem V8-Biturbo zum ersten Tracktest auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings eingeladen

[TEXT Michael Godde FOTOS Zbigniew Mazar]

Die Rolling Stones und die V8-Biturbo-Motoren in AMG-Modellen haben vieles gemeinsam. Sie spielen eine Abschiedstournee nach der anderen und klingen dabei immer noch so frisch und anziehend wie zu ihren Anfängen. Auch wenn die Grundtöne in der Vergangenheit gesetzt wurden, klingen sie live noch immer wie im Hier und Jetzt komponiert und werden wohl noch weit in die Zukunft schallen. Aber selbst Jagger und Co lassen mittlerweile ihre Kompositionen auch digital abmischen und legen synthetisch arrangierte Tonspuren unter Keith Richards kratzig analogen Riffs. Und solange die Fans bei jedem Konzert ihre Zugabe fordern, tanzen die Stones immer wieder von Abschied zu Abschied.

Und da wären wir wieder beim V8-Biturbo des neuen Mercedes-AMG GT 63 4Matic+. Die Neuauflage des C63 mit hochelektrifiziertem Vierzylinder mit dünner Stimme und laschem, wenig aufforderndem Rhythmus ließ nichts Gutes für den neuen GT hoffen. Das Ende des V8 auch im GT schwebte über dem neuen Sportler aus Affalterbach. Ja, den Vierzylinder gibt es auch im GT, aber ins Rampenlicht gehört weiterhin der 63er mit seinem grandios aufspielenden Vierliter-V8-Biturbo. AMG hat die Zugaberufe der Fans – zumindest beim GT – also nicht ignoriert.

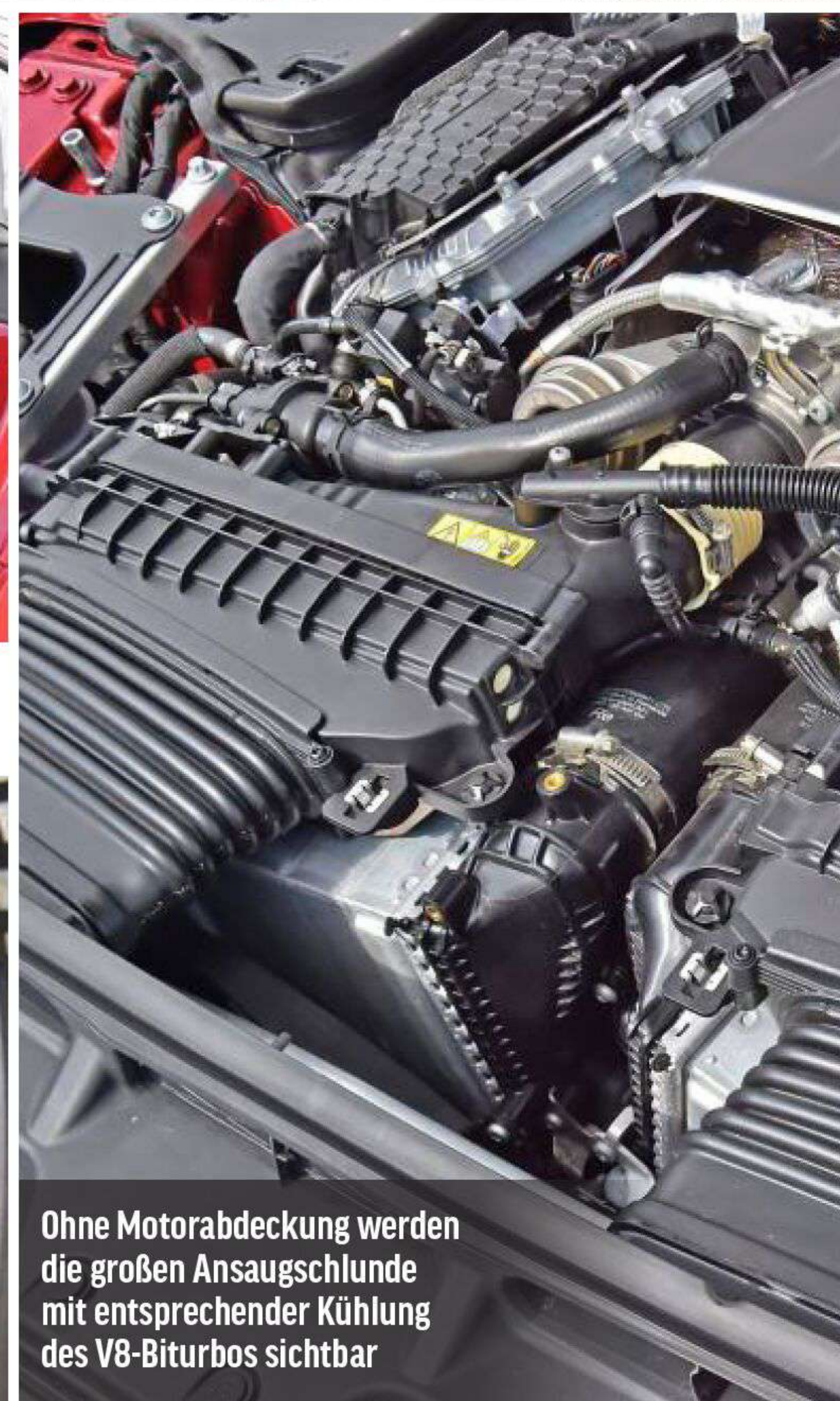
Wir haben ihn daher auf unsere Bühne gebeten. Und er hat in unserem Tracktest auf dem Grand Prix-Kurs des Nürburgrings eine ganz besonders mitreißende Vorstellung geliefert. Von >

Kleines, handliches Lenkrad mit Performance-Drehreglern, aber unpraktischen Slidern auf den Spangen

Abschiedstournee war da nichts zu spüren. Auch wenn wir mit der zentraleren, höheren Sitzposition aufgrund der neuen zwei Notsitze im Fond etwas hadern, finden wir dennoch gleich einen ganz intimen Bezug zum neuen Arrangement. Ja, der alte GT war radikaler. Die Sitzposition im bisherigen GT fiel tief aus, rückte den Fahrer weit nach hinten, direkt vor die Hinterachse. Vor dem Fahrer erstreckte sich eine schier unendlich lange Haube – ein Frontmittelmotor-Sportler par excellence. Der neue ist anders, er erzeugt einen Hauch 911-Feeling. Er integriert seinen Fahrer nun zentraler ins Fahrzeug. Der Übersichtlichkeit tut das gut und damit auch dem Platzieren des Fahrzeugs auf der Strecke.

Der neue GT ist vernarrt in die Ideallinie

Aber beim Herausfahren zur Aufwärmrunde kommen dennoch Zweifel auf, wie viel Sportwagen noch im neuen, alltagstauglicheren Konzept steckt. Schließlich hat AMG das Frontmittelmotor-Konzept, bei dem der Achtzylinder hinter der Vorderachse positioniert war und das Getriebe in Transaxle-Bauweise an der Hinterachse seine Arbeit verrichtete, aufgegeben und einer eher konventionellen Machart mit einer Motor-Getriebe-Einheit auf der Vorderachse den Vorzug gegeben. Auch der Heck-

AMG-Performance-Sitze und Karbon-Keramik-Bremse kosten zusammen 15.057 Euro

Ohne Motorabdeckung werden die großen Ansaugschlunde mit entsprechender Kühlung des V8-Biturbos sichtbar

Ab 80 km/h arbeitet die aktive Aerodynamik am Heck und Unterboden des GT und sorgt für Stabilität und Präzision

Der Antrieb ist alles andere als geschliffen und deshalb grandios

antrieb ist passé, der neue GT 63 arbeitet nun ausschließlich mit Allradantrieb.

Mit Schwung sticht der AMG in die Start-Ziel-Kurve – und der neue GT zeigt eindrucksvoll, dass wir uns keine Sorgen machen müssen. Das hemmungslose, kompromisslose Einlenken der bisherigen GT-Modelle oder der SLS-Ikone, das die Hinterachse gerne mal überforderte, ist dem neuen Supersportler fremd. Er lässt sich hochpräzise und angenehm linear in und durch die Radien führen. Dank des Allradantriebs lässt sich das Coupé erheblich konsequenter ab dem Scheitelpunkt unter Zug nehmen. Der vom Vorgänger aufgezwungene Tanz ins Übersteuern ist beim neuen AMG eher ein Angebot an den bevorzugten Fahrstil. Der neue GT ist vernarrt in die Ideallinie.

Das neue Fahrwerks- und Karosserie-Layout offeriert die Stabilität, die den GT so leicht durch jeden Bogen schnalzen lässt. Dort, wo der offene, technisch mit dem GT verwandte SL 63 4Matic+ zittrig über die Curbs ratterte und damit auf der Linie verrutschte, gleitet der erheblich steifer ausgelegt GT mit stoischer Präzision und feinfühlig austarierten Federelementen mühelos darüber hinweg. Eine schnelle Runde gelingt spielerisch. Man kann mit dem GT sehr innig über die Allradlenkung kommunizieren und findet auf jede von der Strecke kommende Frage eine passende Antwort. Der performante Schwabe informiert den Fahrer ruhig und mit der nötigen Rückmeldung von der Vorderachse, wie viel Dampf er noch auf der Ideallinie umsetzen kann, bevor er leicht nach außen drängt. Der Allradantrieb erlaubt kleine, problemlos einbaubare Variationen in der Linienwahl. Lediglich der Bremsdruck am Pedal ist nach ein paar Runden am Limit nicht mehr so konsequent und klar einsetzbar, was den Bremszeitpunkt in Richtung Sicherheit verlagert und die Rundenzeiten negativ beeinflusst.

Apropos Dampf: Diesem Motor fehlt auch weiterhin der bürgerliche Anstand, den das neue Chassis, Allradantrieb und -lenkung sowie Fahrwerks-Set-up mit aktiver Wankstabilisierung bieten. Und das ist gut so. Endlich kann sich der V-Achtzylinder im neuen Umfeld ungeniert ausleben und bekommt seine 585 PS >

Das bevorzugte Set-up des GT lässt sich am 11,9-Zoll-Touchscreen oder über die Drehregler am Lenkrad anpassen

und 800 Nm ohne große Verluste auf die Straße. Der Antrieb hat noch immer im besten Sinne Charakter, ist alles andere als geschliffen und deshalb grandios. Er wuchtet seine Power zwar nicht mit besonders feiner Dosierbarkeit auf alle vier Räder, dafür aber umso emotionaler. Dieser sich mit aufbauender Macht in Szene setzende Punch begeistert bei jedem Herausbeschleunigen aus allen Radien der GP-Strecke.

Der AMG GT fühlt sich etwas nach Porsche 911 an

Bei der schnellen Runde bleibt die Stoppuhr bei 1:37,8 Minuten stehen. Keine Fabelzeit, aber auf dem Niveau eines ähnlich schweren BMW M5 CS, der die Strecke in 1:38,3 umrundet hat. Auch wenn der GT sich am Limit ein wenig nach 911 Turbo anfühlt, fehlt ihm dann doch etwas dessen Konsequenz. Selbst als Turbo Cabrio brachte der Zuffenhausener nur 1733 Kilogramm bei uns auf die Waage und absolvierte eine Runde in 1:34,3 Minuten. Der neue AMG GT wiegt üppige 1932 Kilo – trotz Aluminium-Struktur. Aber in Affalterbach weiß man, wie man aus einem guten Akkord eine grandiose Hymne komponiert. Die nennen sie immer „Black Series". Der Vorgänger hat es als Maximal-GT mit schwarzer Seele bereits 2020 bewiesen und ist mit einer Fabelzeit von 1:28,3 Minuten bis heute der schnellste Supersportler, der bei uns bisher zum Tracktest angetreten ist.

Das Markenzeichen der Rolling Stones ist die herausgestreckte Zunge. Ein Symbol, dass die Unangepasstheit, Energie und Selbstbestimmung der Stones und ihrer Art Musik zu machen ausdrückt. Die Zunge würde sich daher auch gut neben dem wenig ausdrucksstarken Schriftzug GT 63 4Matic+ machen und für Klarheit über das Wesen des GT sorgen – natürlich ausschließlich mit V8-Biturbo als Quelle der Inspiration. Wenn es AMG auch weiterhin gelingt, ihn immer wieder neu zu interpretierten, wird es wohl wie bei den Stones, deren aktuelles Album „Hackney Diamonds" Kritiker als eines der besten aller Zeiten adeln, nicht der letzte Auftritt sein ■

AUTO ZEITUNG TEST Verbräuche

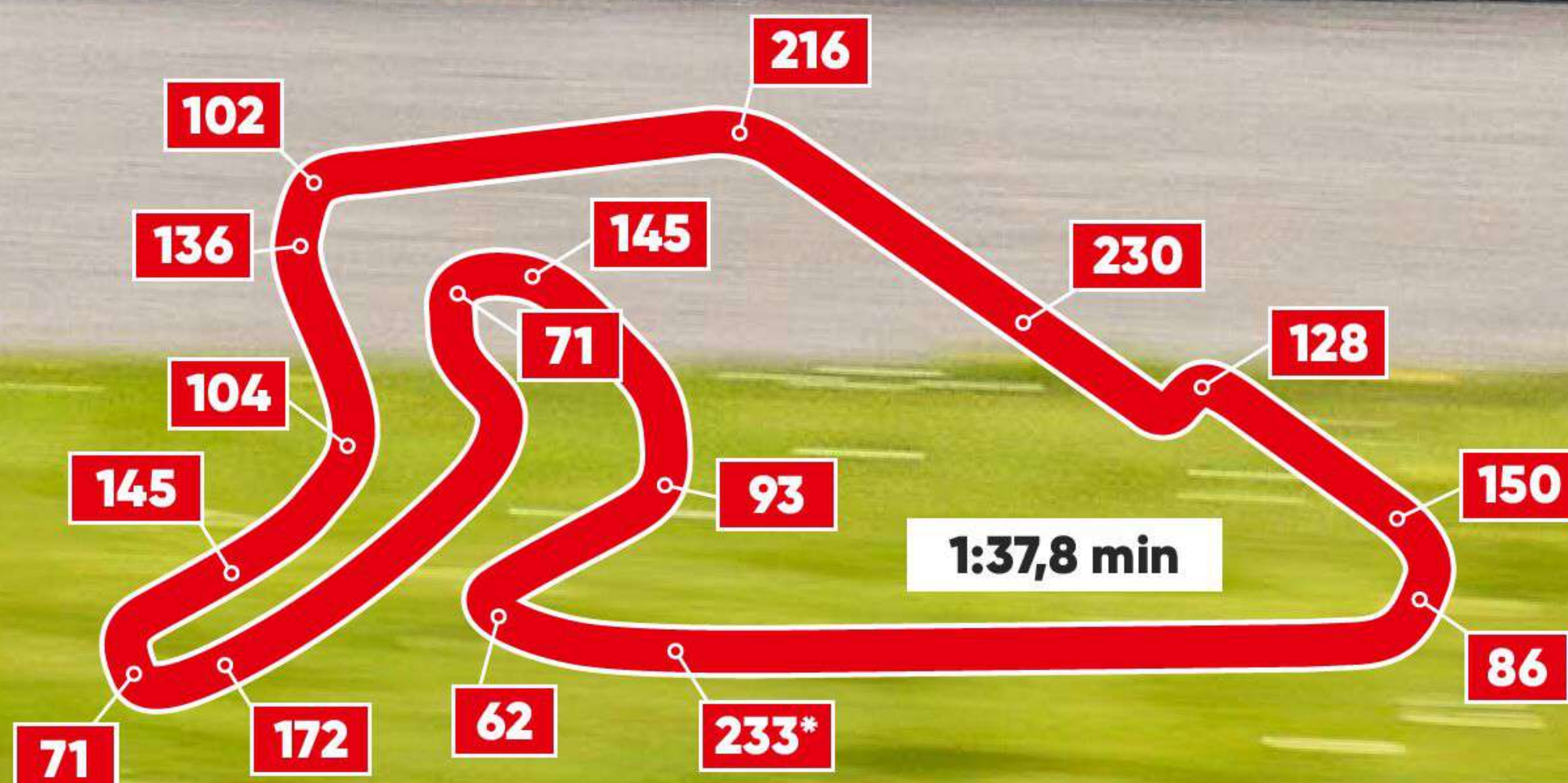
WLTP-Verbr.	14,1 l
Testverbrauch	12,8 l SP

Technische Daten

V8-Zyl., 4-Vent., Biturbo; 3982 cm3; 430 kW / 585 PS bei 5500 – 6500 /min; 800 Nm bei 2500 – 5000 /min; 9-Stufen-Automatik; Allradantrieb perm.; aktives Sperrdifferenzial; Fahrwerk rundum: Doppelquerlenker; Federn, adaptive Dämpfer, akt. Wankausgleich; ESP; Bremsen: innenbel. gelochte Karbon-Keramik-Scheiben (opt.); ABS; Bremsassistent; Bereifung: v. 295/50 ZR 21, h. 305/30 ZR 21, Michelin Pilot Sport S 5; L/B/H 4728 / 1984 (2112)[2] / 1354 mm; Radst. 2700 mm; Leergew./Zul. 1932 / 358 kg; Kofferraumvol.: 321 – 675 l; Abgasnorm Euro 6; Typkl.: HP 12 / VK 31 / TK 30; Messwerte: 0-100 km/h in 3,2 s; Höchstgeschw.[1]: 315 km/h; Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt: 8,9 / 33,9 / 73,2 m, aus 100 km/h warm: 33,0 m; CO_2-Ausstoß[1]: 319 g/km; Grundpreis 188.704 €

[1] Werksangaben; [2] Breite mit Außenspiegeln

Mercedes-AMG GT 63 4Matic+

Dem neuen AMG GT fehlt die radikale, ungestüme Wesensart seines Vorgängers. Er ist umgänglicher, lässt sich leichter an seinen Grenzbereich heranführen. Die verlässliche Art, mit der er seine Reaktionen mitteilt, gefällt und sorgt für ein ausgesprochen spielerischen Umgang mit ihm. Der Antrieb lebt seinen rauen Charakter nach wie vor voll aus.

* Geschwindigkeit in km/h; Strecke: Nürburgring Grand-Prix-Kurs

Sie möchten eine gewerbliche Anzeige aufgeben?
Dann schicken Sie uns einfach eine E-Mail an automotivesales@baueradvance.com
oder rufen Sie an unter 0221 7709 6123

Abarth

Abarth 695 „Edizione Maserati“, 180 PS/ 132 kW, Benzin, EZ 01/14, 365 km, 365 Kilometer, 1 von 49 ! 1. Hand, Grigio Record, Der limitierteste unter den limitierten Abarths, **€ 41.900 von Privat, www.classic-trader.com/cc389091**

Abarth 595 50° anniversario, 180 PS/ 132 kW, Benzin, EZ 07/14, 151 km, Nur 151 Kilometer, Nr. 187 von 299, aus 1. Sammler-Hand, Deutsche Erstauslieferung. Fahrzeug ist abgemeldet, **€ 28.950 von Privat, www.classic-trader.com/cc311881**

BMW

BMW Z4 sDrive28i, 245 PS/ 180 kW, Benzin, EZ 06/16, 99512 km, M-Sportpaket SHZ LEDER XENON NAVI, Einparkhilfe, Tempomat, Aerodynamikpaket, Alufelgen 18 Zoll, **€ 26.590 von Händler, Tel. +49 2354 9093844, www.classic-trader.com/cc369062**

Can-Am

Can-Am Maverick X RS Turbo RR, 198 PS/ 145 kW, Benzin, EZ 05/21, 2500 km, Straßenzulassung, Unfallfrei, Frische Strassenreifen, viele Extras im Wert von fast 18.000, **€ 35.000 von Händler, Tel. +49 221 9359432, www.classic-trader.com/cc387802**

Jaguar

Jaguar F-Pace 30d, 301 PS/ 221 kW, Diesel, EZ 07/18, 93386 km, Leichtmetallfelgen mit Reifen 255/50 R20, Panorama-Schiebedach elektrisch, **€ 29.888 von Händler, Tel. +49 681 811118, www.classic-trader.com/cc352743**

Land Rover

Land Rover Defender 90, 123 PS/ 90 kW, Diesel, EZ 03/15, 34280 km, STATION TD4 2.2 S IN SEHR GUTEM ZUSTAND. S-Pack, ABS/ETC/DSC, Klimaanlage, **€ 65.900 von Händler, Tel. +49 2054 9398715, www.classic-trader.com/cc388250**

Land Rover Defender 110, 123 PS/ 90 kW, Diesel, EZ 07/13, 31000 km, fällt auf, das liegt zum einen an der Farbe des Lacks und zum anderen an der Karosserie, die nur noch extrem selten in „freier Wildbahn“ zu sehen ist, **€ 58.900 von Händler, Tel. +49 1523 3852365, www.classic-trader.com/cc381253**

Land Rover Range Rover Sport V8 Supercharged, 510 PS/ 375 kW, Benzin, EZ 03/16, 137200 km, vor der Auslieferung eine neue Wartung + HU TÜV neu, **€ 44.888 von Händler, Tel. +49 681 811118, www.classic-trader.com/cc354167**

Lotus

Lotus Elise Sport 220, 220 PS/ 162 kW, Benzin, EZ 08/20, 2500 km, weltweit limitiert auf 100 Fahrzeuge, **€ 69.900 von Händler, Tel. +49 2131 204360, www.classic-trader.com/cc332933**

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz SL 350, 316 PS/ 232 kW, Benzin, EZ 02/10, 145906 km, Das Fahrzeug erhält vor der Auslieferung eine neue Wartung + HU TÜV neu inkl. 12 Monaten Garantie, **€ 33.888 von Händler, Tel. +49 681 811118, www.classic-trader.com/cc348361**

Mini

Mini Cooper S Clubman, 192 PS/ 141 kW, Benzin, EZ 09/16, 54870 km, Leistungssteigerung 155 KW und Klappenschalldämpfer ! HU 11.2024, **€ 19.900 von Händler, Tel. +49 4102 7075384, www.classic-trader.com/cc363750**

Mini 3WP Mengers, 81 PS/ 59 kW, Benzin, EZ 09/15, 600 km, Mit heute 84 Jahren trägt er noch immer eine solche Leidenschaft in sich, das jedes Wort aus seinem Mund zu einer Geschichte wird, **€ 69.000 von Händler, Tel. +49 441 20978010, www.classic-trader.com/cc355694**

Morgan

Morgan Plus 4 Zweisitzer, 154 PS/ 113 kW, Benzin, EZ 01/14, 12500 km, Erste Hand, unfallfrei, Topzustand. Vollständige Historie inklusive aller Rechnungen und Tüvberichte, **€ 53.500 von Privat, www.classic-trader.com/cc388252**

Morgan Roadster V6, 285 PS/ 209 kW, Benzin, EZ 01/15, 48000 km, Deutsche Zulassung, Bordmappe, **€ 52.900 von Händler, Tel. +49 5908 9378548, www.classic-trader.com/cc379825**

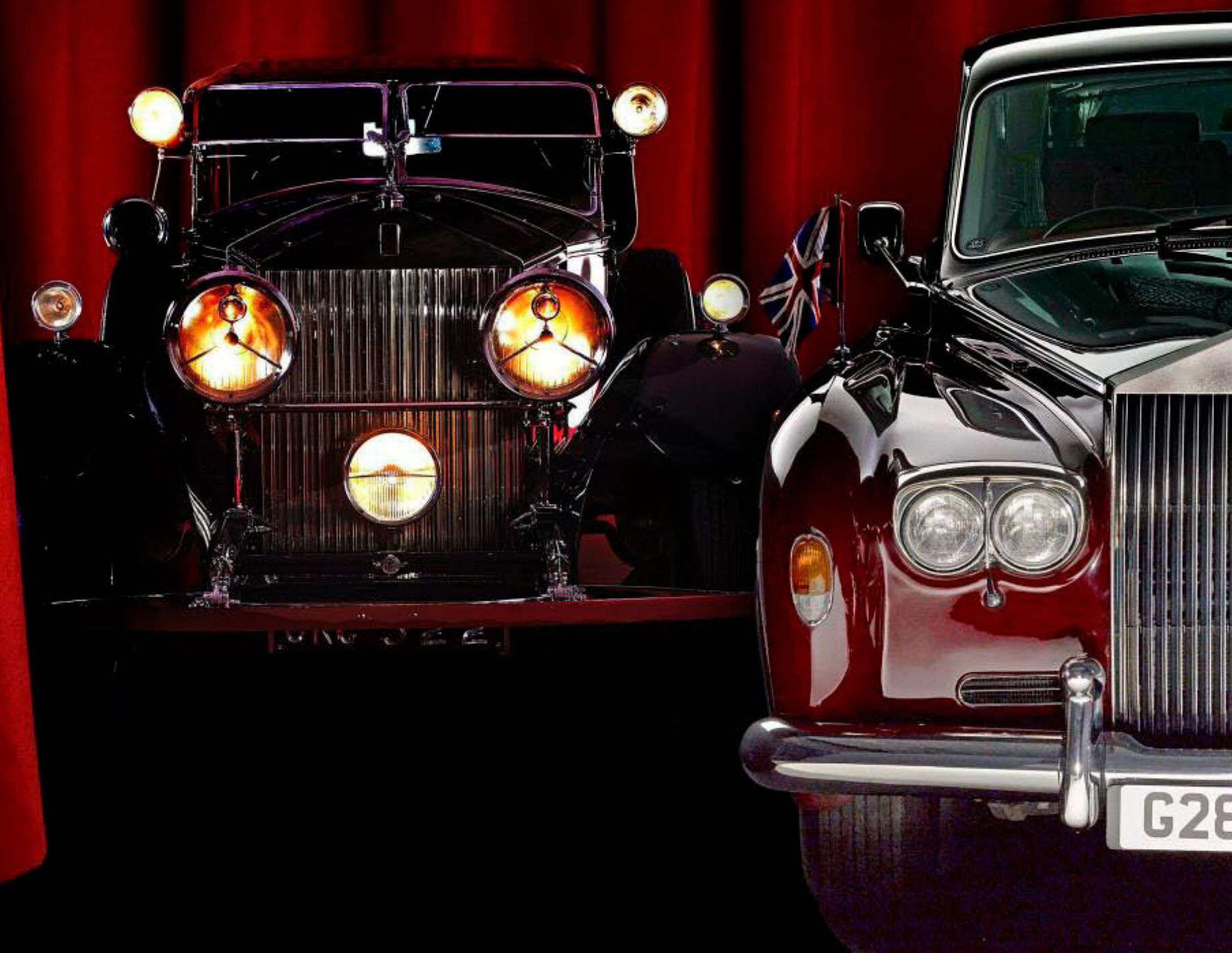
Porsche

Porsche Cayenne Diesel, 245 PS/ 180 kW, Diesel, EZ 05/14, 60200 km, aus 2. Hand, unfallfrei, lückenloses Scheckheft, Service + TÜV neu, **€ 42.550 von Händler, Tel. +49 89 74424460, www.classic-trader.com/cc382704**

Volkswagen

Volkswagen Volkswagen T2c Kombi „Last Edition“, 78 PS/ 57 kW, Benzin, EZ 03/13, 123 km, Einer von nur 1.200 Stück aus der letzten T2 Bulli-Edition, **€ 55.000 von Händler, Tel. +49 7042 270990, www.classic-trader.com/cc260907**

DIE O
DES PHA

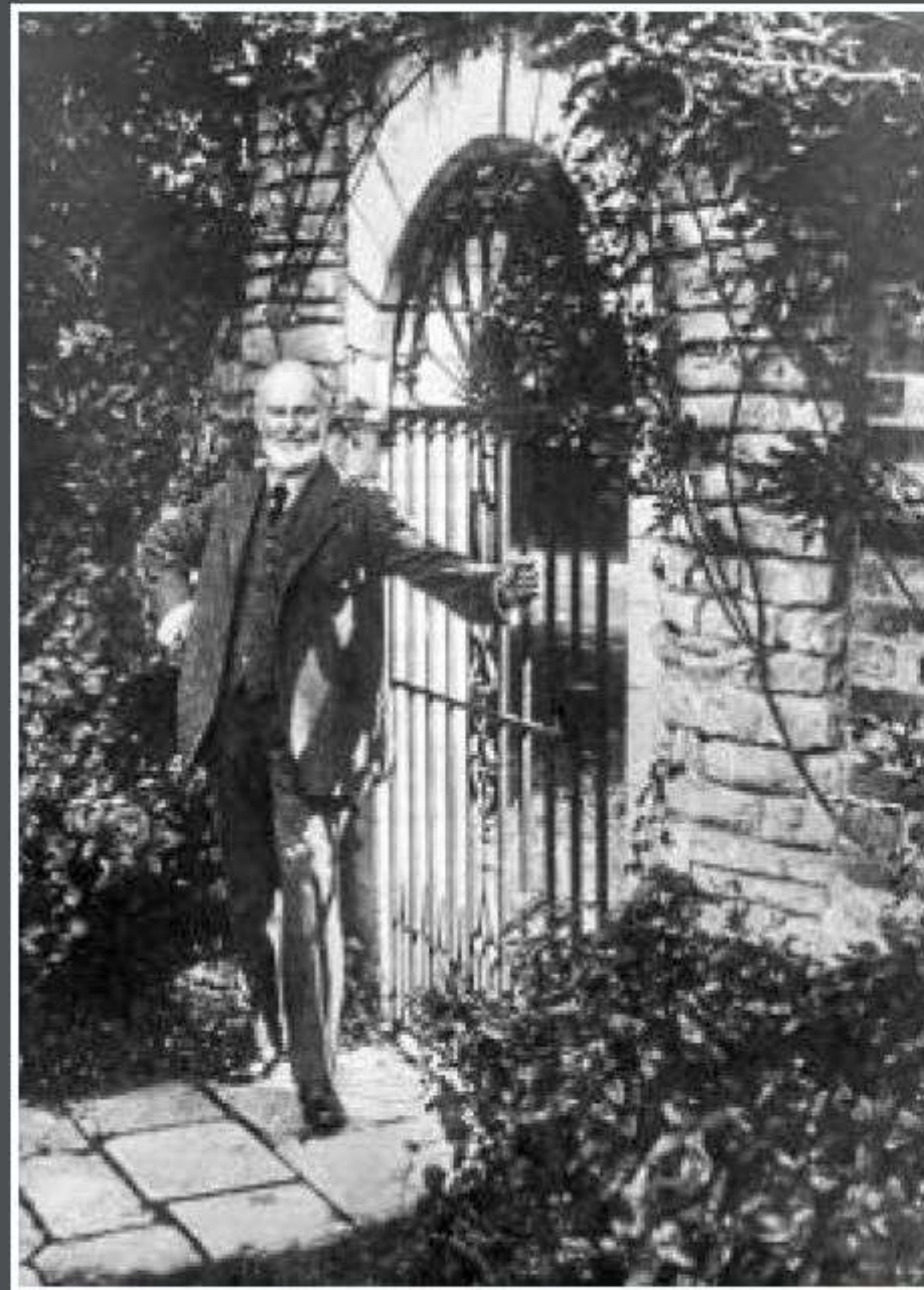
Vor 120 Jahren beschlossen Rolls und Royce, gemeinsam großartige Autos zu bauen. Nur besser zu sein als andere genügte nicht. So wurde Rolls-Royce das Opus Magnum des Automobilbaus. Vorhang auf zur Werkschau!

OPER ANTOMS

[TEXT Karsten Rehmann FOTOS RM Sotheby's, Rolls-Royce]

Die Uraufführung

Das Midland Hotel in Manchester ist kein Ort, um kleine Brötchen zu backen. Seine monumentale Fassade aus Rotziegel und Terracotta beeindruckt heute kaum weniger als zur Zeit seiner Einweihung im Jahr 1903. Das Midland liegt in der Nähe des Hauptbahnhofs, von dort fuhr damals schon ein Fern-Schnellzug bis nach London St. Pancras. Das imposante Hotel war Symbol und Resultat der Prosperität zweier aufstrebender Industriezweige der „New Economy": Eisenbahnbau und Elektrizität. Zur Ironie der Geschichte gehört die Anekdote, dass sich ausgerechnet dort zwei Unternehmer zum ersten Mal begegneten und ein Joint Venture beschlossen, das weder der Elektrifizierung noch dem Ausbau der Schiene in England zugute kam, aber den ebenfalls noch jungen Motorwagenbau beflügelte: Charles Stewart Rolls und Frederick Henry Royce wollten Autos bauen, und zwar bessere, schönere, schnellere, zuverlässigere und zwangsläufig auch teurere, als die Welt damals kannte. Die Kulisse des noblen französischen Restaurants im Midland Hotel mag ihren Teil zu dieser ambitionierten Zielsetzung beigetragen haben, der die Marke Rolls-Royce bis heute verpflichtet ist.

Eiin Rolls-Royce mit E-Antrieb war vor 120 Jahren gar nicht abwegig

Royce war ein Allround-Ingenieur erster Güte aus ärmsten Verhältnissen. Er brach seine Lehre ab, weil das Geld nicht zum Leben reichte. Mit 21 gründete er eine Firma und baute Industriekräne. Nebenbei konstruierte er Autos mit Viertaktmotor. Rolls wiederum verkaufte der Londoner High Society die besten Autos aus Europa. Der gemeinsame Freund Henry Edmunds brachte die beiden im Midland Hotel an einen Tisch, er war gut bekannt mit Thomas Alva Edison. Rolls und Edmunds kannten die New Yorker Elektro-Autos, aber sie waren wie

Die Dirigenten

Rolls und Royce wurden Partner „against all odds": Der eine kam aus dem Hochadel, der andere aus der Arbeiterschicht. Rolls (Foto oben) studierte in Eton, der 14 Jahre ältere Royce (oben li.) malochte um zu überleben, seit er elf Jahre alt war. Er konstruierte jedes Bauteil der Autos selbst, aber von Handel verstand er nicht viel. Rolls wurde nur 32 Jahre alt, doch seine Vita ist reich an Abenteuern. Er gehörte zu Englands ersten Rennfahrern, Flug-Pionieren und Autohändlern. Als er 1910 bei einem Absturz starb, lenkte sein Handelspartner Claude Johnson (li.) die Firma. Johnson war mehr als nur der „Bindestrich" im Firmennamen. Ihm verdankte Rolls-Royce seine Ausnahmestellung.

BELIEBTER „BAUSTIL" IN NORDAMERIKA
Rolls-Royce Phantom Brougham de Ville von 1927

„Retro-Rokoko" für Reiche: Passagierabteil mit Sitzheizung und Textilbezügen im Stil vergangener Jahrhunderte

Der Name ist so lang wie die Karosse komplex: Rolls-Royce Phantom II Continental Sedanca Drophead Coupé

DER „SILVER GHOST“ begründete 1907 den Nimbus des besten Autos der Welt

„Jeder Arbeitsschritt, und sei er noch so einfach, wird durch akkurate Ausführung erhaben“

Frederick Henry Royce
Mechaniker

Die fliegende Lady

Banausen nennen sie „Emily“, Insider sagen „Nellie“ zu ihr. Der Spitzname der Rolls-Royce-Kühlerfigur ist die Koseform des Vornamens von Eleanor V. Thornton, der Assistentin und heimlichen Geliebten des Baron John S. Montagu of Beaulieu (u.), seines Zeichens Gründer und Verleger der Auto-Zeitung „Car Illustrated“. Thornton stand dem Künstler C. R. Sykes Modell, als er eine Kühlerfigur für Montagus Rolls-Royce gestaltete. Die flatterhafte Schönheit ziert seit 1911 den Kühler jedes Rolls-Royce. Thornton starb 1915 an Bord eines von Torpedos versenkten Fährschiffs.

Fotos: Rolls-Royce, RM Sotheby's (D. Schnabel, G. Keysar)

Royce überzeugt vom Potenzial des Verbrennungsmotors. Diese Faszination ging bei Royce so weit, dass er bereits Prototypen für eine eigene Autoproduktion entwickelt hatte. Daraus entstand zunächst eine Pionierform der heutigen Modulbaukästen, denn Royce verwendete standardisierte Einzylinder-Einheiten, die sich miteinander zu 2-, 3- oder 4-Zylinder-Aggregaten verbinden ließen. Einer der ersten Royce besaß einen 3-Liter-3-Zylinder.
Charles Rolls, der passionierte Rennfahrer, testete einen 4-Zylinder-Royce und war begeistert von Qualität und Zuverlässigkeit. Er versprach Royce, jedes Auto zu verkaufen, dass dieser bauen könne. Im Dezember 1904 gründeten sie Rolls-Royce Ltd. und entschieden, anstelle einer Vielzahl von Varianten nur ein einziges Modell anzubieten, das bei seinem Debüt 1906 die Spitze des Machbaren definierte. Verkaufsdirektor Claude Johnson (siehe Seite 54) bezeichnete diesen Sechszylinder als „leise wie ein Geist“ und erfand so den Modellnamen „Ghost“. Ab 1908 wurde dieser in einer neuen Fabrik in Derby gebaut. Im gleichen Jahr konzipierte ein Sohn irischer Auswanderer in Detroit auf gleiche Art, aber mit umgekehrten Vorzeichen das erste Auto für jedermann: Henry Fords Model T wurde wie der Rolls-Royce Ghost 19 Jahre lang gebaut. Danach erfanden sich beide Marken neu: Ford begann wieder bei „A“, Rolls-Royce hob ab in die Sphäre des „Phantom“. ■ >

Der Ballsaal

Dieser Phantom VI wurde 1972 bei Mulliner Park Ward aufgebaut – inklusive Picknick-Mobiliar und Porzellan mit eingraviertem Firmen-Emblem

Ab 1925 wehte in Derby vor den Toren Nottinghams ein neuer Geist durch die Hallen der Rolls-Royce-Manufaktur: der auf noch leisere und mühelosere Fortbewegung hin konstruierte „New Phantom". Die enorme Zugkraft seines 7,7-Liter Sechszylinders machte ein Schaltgetriebe in vielen Situationen praktisch überflüssig. In Amerika, wo Rolls-Royce seit 1921 ein zweites Werk betrieb, fand die Premiere ein Jahr später statt. Ob die Engländer bemerkten, dass 1925 in den US-Kinos ein Horror-Stummfilm mit dem Titel „Das Phantom der Oper" und dem grässlich entstellten Schauspieler Lon Chaney in der Hauptrolle großes Aufsehen erregte und Vergleiche mit ihrem neuen Modell vermeiden wollten, ist nicht überliefert.

Die Fertigung der rollenden Chassis bei Rolls-Royce erfolgte längst in Abwesenheit beider Namensgeber: Charles Rolls war 1910 bei einem Flugversuch in Bournemouth tödlich verunglückt. Ihn interessierte nie die Arbeit an sich, sondern nur das Ergebnis. Henry Royce wiederum hatte in unzähligen unterkühlten Nachtschichten an Werkbank und Zeichenbrett sowohl seine Gesundheit als auch seine Ehe ruiniert. 1925 lebte er im Sommer in Südengland und im Winter an der Cote d'Azur, aber sein Arbeitsethos blieb unverändert. Royce verzichtete weiterhin auf jedes standardisierte Zulieferteil, konstruierte den Phantom im Alleingang und bescherte seinen Assistenten unzählige Langstrecken-Testfahrten. Alle Vorkriegsfassungen des Rolls-Royce Phantom trugen die Handschrift des Perfektionisten.

Royce scheute radikale Innovationen. Das hervorstechende Merkmal seiner Konstruktionen war die mit damaligen Werkzeugen kaum realisierbare Fertigungspräzision. Seine konserva-

DIE HAUSTECHNIK am Beispiel des 1954 für Prinzessin Margaret von England angefertigten Phantom IV mit Limousinen-Karosserie von HJ Mulliner: Unter den Flügeln der Fronthaube arbeitet eine Ausnahmeerscheinung – der einzige je in einem Rolls-Royce-Modell eingesetzte Reihenachtzylinder mit 5,7 Liter Hubraum. Die mit penibler Inventarliste versehene Holztruhe im Kofferraum enthält die wichtigsten Ersatzteile

tive Grundeinstellung prägte die Marke noch Jahrzehnte später. Anstatt den hochgotisch anmutenden Kühlergrill abzusenken, führte Rolls-Royce beim Phantom III als einzige Konzession an die Stromlinien-Mode die Option einer knienden Variante der Kühlerfigur ein. Ehrwürdige Stellmacher wie Mulliner, Park Ward und James Young produzierten weiterhin hochherrschaftliche Karosserien. In 15 Jahren baute Rolls-Royce genau 5919 „Phantom"-Chassis. Für die gleiche Anzahl Model A brauchte Ford 1929 weniger als einen Arbeitstag.

Mit der Ex-Sportwagenmarke Bentley als Beiboot und einer führenden Rolle als Hersteller von Flugzeugtriebwerken hielt Rolls-Royce in den 50er-Jahren Kurs. Wichtiger als jeder Gedanke an die Fließbandfertigung war der Schachzug, rechtzeitig zur Krönung Elisabeths II. den Erzrivalen Daimler vom Thron des britischen Hoflieferanten zu stoßen. Dafür wurde 1950 der Phantom IV vorgestellt und in nur 18 Exemplaren gebaut. 1959 erfolgte die Einführung des Phantom V mit einem Aluminium-V8, der trotz seines um 27,5 Prozent größeren Hubraums leichter war als der im Silver Cloud zuvor verwendete Sechszylinder. Der V8 diente vier Jahrzehnte lang jedem Rolls-Royce als Antriebsquelle, auch dem 1965 vorgestellten Silver Shadow. Mit ihm wagte Rolls-Royce den entscheidenden Schritt zur Fertigung einheitlicher Karosserien in Serien von mehr als 1000 Einheiten pro Jahr. Der Phantom überlebte in sechster Fassung bis 1991. ■ >

Das Publikum

Der Phantom IV öffnete für Rolls-Royce die Garagentore des Buckingham-Palasts (unten: Pr. Margaret) und damit auch bei anderen Fürstenhäusern des britischen Commonwealth. Was den Royals recht war, war den Film- und Popstars nur billig: Noch in den 50er-Jahren löste Rolls-Royce die Marke Cadillac an der Spitze der Prestige-Skala ab. Den despektierlichen Umgang von Stars wie Jane Mansfield und John Lennon (Fotos) mit dem noblen Gefährt ertrug Rolls-Royce mit leiser Indignation.

Fotos: RM Sotheby's (D. Schnabel, R. Adams, D. de Jager), Getty Images (1), Alamy (2)

„Nimm das Beste, was es gibt, und verbessere es weiter. Wenn es noch nicht existiert, erfinde es"

Frederick Henry Royce
Mechaniker

Die Neu-Inszenierung

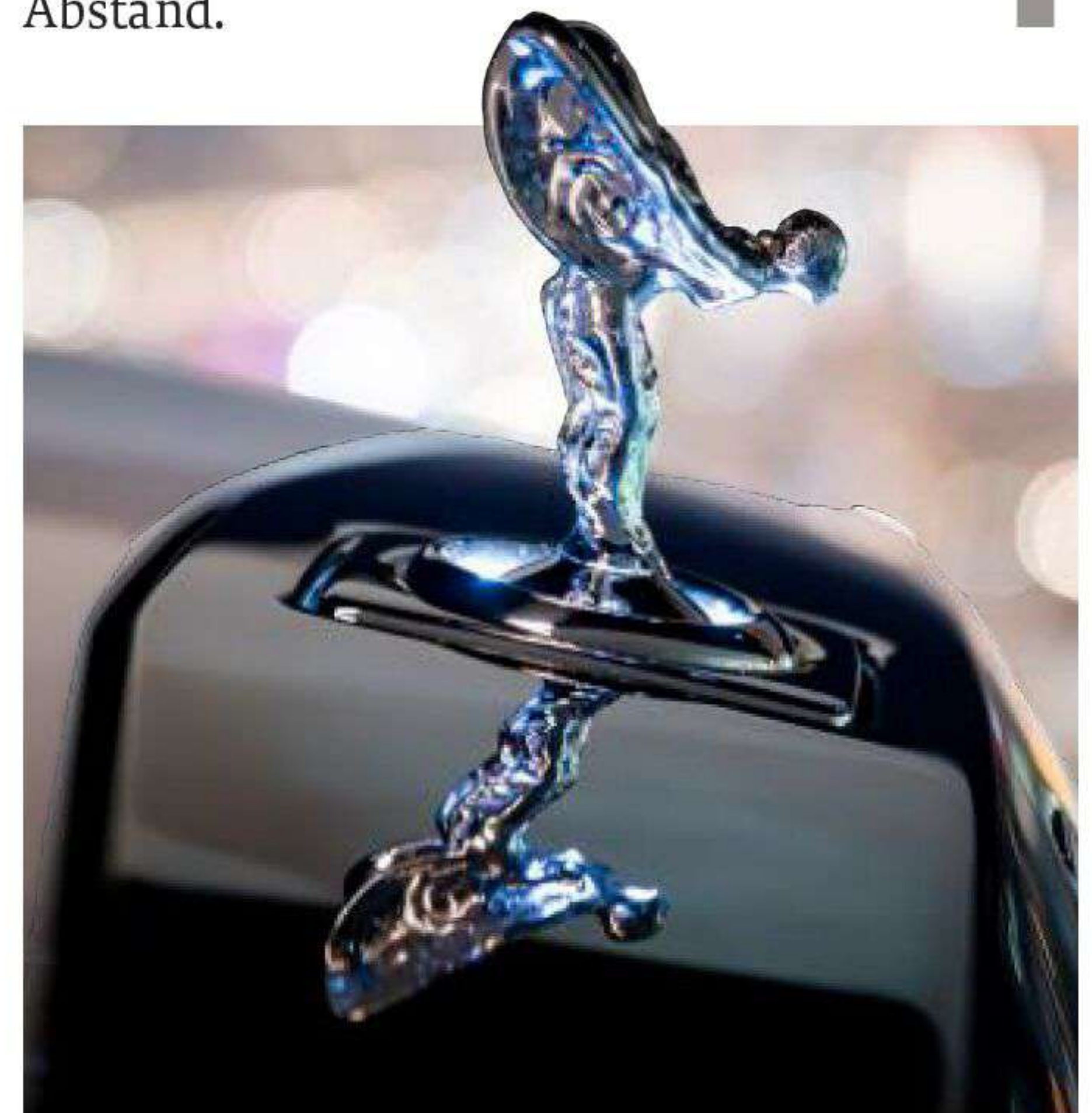
Nachdem die Rolls-Royce Dachorganisation die Markenrechte ihrer Auto-Sparte an BMW verkauft, das Werk im nordenglischen Crewe aber der Volkswagen AG abgetreten hatte, befand sich die Marke Rolls-Royce zu Beginn des Millenniums tatsächlich in einer geisterhaften Situation. Rolls-Royce hatte sein Zuhause verloren. Zwar wurden die erst 1998 eingeführten Modelle Silver Seraph, Park Ward und Corniche im alten Werk weitergebaut, aber unter der Regie des früheren „Untermieters“ und neuen Hausherren Bentley. BMW musste in Windeseile eine neue Limousine aus dem Hut zaubern und ihr an einem passenden Ort in England eine neue Heimat bauen.
Dies gelang wider Erwarten mit Bravour. Mehr als zwölf Jahre nach dem leisen Verschwinden des letzten Rolls-Royce Phantom tauchte wie aus dem Nichts der Urenkel auf und eroberte mit der markentypischen Mischung aus Unerbittlichkeit und Nonchalance den Mount

Fotos: Rolls-Royce, RM Sotheby's

IM BLAUEN SALON schrumpfen Gewitterfronten zu Schäfchenwolken. Per Fingerdruck auf den Startknopf wird entschieden, wann in der Ferne ein leises Donnergrollen einsetzt

PHANTOM VIII OFF DUTY, inszeniert in London von Mark Riccioni (oben). Mit dem siebten Phantom (unten) kehrte Rolls-Royce zu gegenläufig öffnenden Fondtüren zurück

Everest des Automobilmarkts zurück. Das Comeback des Rolls-Royce Phantom war eine Glanzleistung in puncto Markenführung, Design und Marktanalyse. Bis zur Staffelübergabe an die Generation VIII im Jahr 2017 wurden über 10.000 Phantom VII gebaut – fast 1,5 Mal so viele wie von allen sechs Vorgängern zusammengenommen.

Die physische Wucht eines Rolls-Royce verstellt leicht den Blick für feine Identität und Kontinuität stiftende Details. Treffsicher formulierte historische Zitate entfalten ihre Wirkung: Vom dünnen, schwarzen Kranz des Lenkrads bis zur relativ steil abfallenden Kofferraumlinie und den schmalen, vertikalen Rückleuchten sprechen die neuen Phantome weiterhin die Sprache ihrer Vorfahren, und auch ihr Antriebsstrang bewahrt die Tradition: Mit 6,75 Liter Hubraum egalisiert der jetzige V12 exakt das Volumen des ehrwürdigen V8. Zur „new economy" des Elektro-Antriebs hält Rolls-Royce heute wie vor 120 Jahren vorsichtig Abstand. ■

„Royce' Beitrag zum Engineering war die neue Definition von Qualität als mechanische Integrität"

Leonard John Kensell Setright
Motor-Journalist und Buchautor

Leserbriefe

Pro & contra E-Mobilität

15/2024 | Themenmischung

Ich bin ein Fan der E-Mobilität und habe mich daher über die gelungene Themenmischung in dieser Ausgabe gefreut – neben den nach wie vor wichtigen Verbrenner-Modellen haben Sie auch völlig unterschiedliche neue E-Autos präsentiert. Hier hat mich speziell der praktische Skoda Elroq interessiert und am anderen Ende der Skala der Bugatti Tourbillon fasziniert, der dank der geballten Kraft aus zwei Welten (V16 plus drei E-Motoren) sagenhafte 1800 PS mobilisiert. Top!
Jens Neumann per E-Mail

Es würde womöglich nicht nur mich freuen, wenn die Anzahl der Artikel über Elektro-Autos reduziert werden würde, da der wesentlich größere Anteil unserer Autos doch immer noch den Verbrennern gehört. Eine Berichterstattung sollte meines Erachtens diese Tatsache berücksichtigen. Wie die Zustände in zehn Jahren sein werden, wenn keine Verbrenner mehr gebaut werden dürfen, ist eine andere Sache.
Ulf Hille per E-Mail

So erreichen Sie uns

Schreiben Sie uns unter folgenden Adressen (bitte mit Angabe Ihres Wohnortes, das gilt auch für E-Mail-Zuschriften):

REDAKTION AUTO ZEITUNG,
DELMENHORSTER STR. 14 – 18, 50735 KÖLN.
FAX: 0221 / 7709 6110,
E-MAIL: REDAKTION@AUTOZEITUNG.DE

Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.

www.autozeitung.de
www.instagram.com/autozeitung
www.facebook.com/autozeitung
www.youtube.com/autozeitung
www.linkedin.com/showcase/autozeitung

Keine Kaufargumente

15/2024 | Vergleichstest: Kleintransporter

Ich habe Ihren Vergleichstest mit Mercedes T 180 und VW Caddy mit Interesse gelesen. Allerdings kann man dem VW meines Erachtens kaum eine höhere Variabilität gegenüber dem Mercedes bescheinigen, weil man „die Sitze einfach herausnehmen kann". Der Einzelsitz wiegt 19, der Doppelsitz 34 Kilo. Da von „einfach" zu sprechen, betrifft maximal die Mechanik, aber ich fand selbst die Mechanik nicht einfach. Ausgebaut kann man die Sitze nicht einmal abstellen, sie stehen nicht frei. Und wenn ich im Baumarkt feststelle, dass die Sitze im Weg sind, soll ich dann schnell nach Hause fahren, die Sitze in den dritten Stock schleppen und anschließend eben mal wiederzurückfahren? Wohl kaum. Ich habe mich jedenfalls deswegen gegen den Caddy und für den Citroën Berlingo entschieden: Sitze in Sekunden flach im Boden versenken und Auto volladen. Fertig. Und von den gesparten 10.000 Euro lässt sich einiges einkaufen und einladen. Gerade mal 115 PS sind auch kein Kaufargument, zumal der gleiche Motor im Bulli 136 PS leistet ...
Dominik Iskenius-Eggers per E-Mail

Vergleichstest: Mercedes T 180 und VW Caddy bieten weit mehr als nur pragmatischen Nutzwert

Nachrangige Bewertung

Beurteilung des „bewerteten Preises"

Bei Ihrer Punktebewertung sind beim Posten „Bewerteter Preis" die mit Abstand meisten Punkte zu vergeben, nämlich 675. Ich habe noch keinen Test gesehen, bei dem 0 respektive 675 Punkte vergeben wurden. Da fragt man sich doch, wann es denn diese Punkte tatsächlich gibt. Das hat natürlich entscheidenden Anteil daran, wie stark der Preis eines Autos bewertet wird und damit an der Gesamtwertung. Mein Eindruck ist, dass üblicherweise der Preis relativ nachrangig bewertet wird, was in Anbetracht von Normal-Einkommen zweifelhaft ist.
Klaus Kinner per E-Mail

Auf den Punkt gebracht

14/2024 | Report: Gefährliche Touchscreens

Ein schöner Beitrag, der alles Wesentliche auf den Punkt gebracht hat. Da der Krieg der Knöpfe aber auch keine gute Lösung mehr für die Bedienung eines Fahrzeugs sein kann, muss eine zu 100 Prozent funktionierende Sprachbedienung in jedem Fahrzeug installiert sein – also bitte keine Gestensteuerung, kein Touchen, kein Sliden. Das ist nicht wie beworben Fortschritt, sondern einfach nur Kostenminimierung. Und bitte nur einen Knopf zum Abschalten aller dominierenden Assistenten.
Michael Preis Berlin

Endlich befasst sich mal eine namhafte Fachzeitschrift mit der Unfallgefahr durch aktuelle Touchscreen-Displays in Fahrzeugen. Mir begegnen immer öfters Autos außerhalb ihres Fahrstreifens, weil deren Fahrer abgelenkt sind, was beim Blick in deren Gesicht auch eindeutig zu erkennen ist. Beim Betätigen der Hupe erschrecken sie meist und reißen am Lenkrad. Da dies bisher meist in der Stadt bei nicht allzu hoher Geschwindigkeit passierte, ging es noch immer glimpflich aus. Was aber ein absolutes No-Go ist, sind die Touchflächen an den Lenkrädern. Sie gehören vom Gesetzgeber verboten, da deren unbeabsichtigte Berührung zur größten Ablenkung und Unfallgefahr führt. Sehr gut finde ich die Nachrüstlösung für den Tesla. So ein Teil sollte für viele Automarken und -typen lieferbar sein, zumindest bis sich die Autoindustrie auf ihre Pflicht nach Paragraph 23 der StVO besinnt.
Werner Holt Ulm

Danke, Sie sagen es in allen Punkten deutlich. Die Automobilindustrie unterschätzt, wie wichtig dieses Thema für die Kunden ist. Dies kann ein Kaufhindernis für ein sonst interessantes Fahrzeug sein. Vielleicht werden ja tastbare Schalter und Drehknöpfe demnächst dann wieder als Extra angeboten.
Peter Voelsen Garbsen

Ein hervorragender Artikel! In meinem Skoda Yeti (April 2012) funktioniert noch alles analog – Schalter, Walzen, Schieberegler, Tasten sowie die Informationen über Geschwindigkeit und Drehzahl. Und benötige ich mehr Angebote im Internet, fahre ich einfach auf einen Parkplatz. Mehrfach erhielt ich schon Kaufangebote, doch meinen Yeti gebe ich nicht wieder her.
Rolf-Arno Maertzke Detmold

Report: Die Bedien-und Anzeigeeinheit in Autos ähnelt zunehmend einem Tablet. Ist das noch sicher?

Faszination: Der Bugatti Tourbillon ist mit 1800 PS ein Power-Paket für die Ewigkeit

Kniefall vor dem Sportwagentum

15/2024 | Faszination: Bugatti Tourbillon

Was für ein herrlicher Abgesang auf die Gilde der Hypersportwagen mit Ottomotor. Ok, die E-Motoren und der relativ große Akku sollen die Zukunftsfans beruhigen. Und auch das Außendesign mag etwas austauschbar wirken. Doch ein Hubraummonster mit so einem entfesselnden Drehvermögen und Armaturen im mechanischen Chronometerdesign sind ein Kniefall vor dem Sportwagentum – und degradieren Turbomotoren sowie Digitalanzeigen glatt zur fahrenden Langeweile.

Michael May Wollbach

Design-Mängel

14/2024 | Fahrbericht: GWM ORA 07; Vergleichstest: Oberklasse-Kombis

Als Fahrer schaut man in der Regel auf die Armaturentafel, den Instrumententräger, das Dashboard – wie auch immer man die Kommandozentrale bezeichnen möchte. Bei 80.000 km Fahrleistung dürften das wahrscheinlich 1000 bis 1200 Stunden sein, die man auf die Instrumententafel blickt. Vergleiche ich die Instrumententafel eines ORA 07 mit jener der Mercedes E 220 T-Klasse oder generell der Modelle der aktuellen Mercedes-Flotte, beschleicht mich der Eindruck, dass das „MB Design" irgendwo auf dem Entwicklungsstand eines Tesla Model 3 stehen geblieben ist. Zwei gesichtslose Monitore mittig und rechts zwei, drei Chromringe für die Lüftung – fertig. Das hat mit Design nichts zu tun. Ich frage mich, womit diesbezüglich der hohe Preisaufschlag bei Mercedes gerechtfertigt wird. Da gibt es andere, die meinem Auge über die besagten 1000 bis 1200 Stunden Fahrzeit besser schmeicheln.

Fritz Hopp Kempten

Wo ist der Fortschritt?

14/2024 | Neuheit: BMW X3

Nach langer Zeit der freudigen Erwartung auf den G45 bin ich von den ersten Bildern und Fakten sehr enttäuscht. Wo ist der Fortschritt der neuen Generation? Die Fakten sprechen gegen den Neuankömmling: Obwohl erneut gewachsen, hat der Plug-in-Hybrid einen kleineren Kofferraum und weniger Leistung als der X1. Dass er da auch langsamer beschleunigt, erstaunt nicht. Eine klare Niederlage gegen die interne Konkurrenz. Noch schlechter sieht es aus, wenn man die Leistung z. B. mit der des Volvo XC60 T8 vergleicht. Oder die rein elektrische Reichweite mit den Produkten aus Wolfsburg – 100 km müssten doch im Jahr 2024 möglich sein. Auch beim Verbrauch und bei der Größe des Benzintanks sieht der neue X3 alt aus. Wieso sollte man angesichts dieser objektiven Nachteile gegenüber dem Wettbewerb zum Münchner greifen? Wenn wenigstens das Design etwas dynamischer wäre. Zudem übertreibt man es mit der Sparwut und verschlechtert die Bedienbarkeit durch das Weglassen von Knöpfen und Drehreglern, dazu kommen Hartplastik und ein liebloses Design. Lasst die Ingenieure doch wieder mehr Gehirnschmalz in die wesentlichen Dinge investieren und nicht nur in die lächerlichen Bling-Bling-Ambiente-Beleuchtungen und anderen digitalen Firlefanz. Ich wünsche mir Freude am Fahren und nicht Freude am Spielen. Ein BMW ist doch nicht für die Kirmes, sondern für die Straße.

Dr. Peter Huber Kappel, Schweiz

Wo bleibt das „Haček"?

12/2024 | Extra: Škoda

Meine Freude war groß, als ich Heft 12 aus dem Briefkasten nahm: Endlich hatte es eine deutsche Autozeitschrift geschafft, Škoda korrekt mit „Haček" über dem S zu schreiben! Meine Freude währte aber nur kurz: Im Škoda-Extra-Teil fehlte das Sonderzeichen wieder mit Ausnahme der Škoda-Werbung. Mich ärgert das – Citroën schreibt man schließlich auch richtig.

Matthias Kreher Olbernhau

Leichter statt immer schwerer

14/2024 | Vorstellung: Alpine A290

Die neue Alpine A290 soll mit 1479 Kilogramm Leergewicht „leicht" sein? Da bin ich anderer Meinung, das sind immerhin anderthalb Tonnen für einen R5-Nachfolger ... Es läuft definitiv etwas falsch bei unseren Neuwagen. Leichter statt immer schwerer müsste doch eigentlich die Devise lauten.

Udo Probeck Manu

Vorstellung: Die erste elektrische Alpine ist im Grunde die wilde Version des neuen Renault 5 E-Tech

AUTO ZEITUNG

REDAKTION

AUTO ZEITUNG Delmenhorster Str. 14 – 18, 50735 Köln
Telefon: 0221/77096157, Fax: 0221/7709 6110
E-Mail: redaktion@autozeitung.de

Managing Editor Stefan Miete (v. i. S. d. P.)
Dep. Managing Editor Klaus Uckrow
Managing Editor Crossmedia Markus Bach
Managing Editor Digital Alexander Koch
Editors Michael Godde (Teamlead Test), Sebastian Koch (Teamlead Messwesen), Sven Kötter, Marcel Kühler, Thomas Pfahl, Karsten Rehmann, Johannes Riegsinger, Dr. Elmar Siepen, Martin Urbanke M.A. (Teamlead Reifen; Camping Life), Dipl.-Ing. Jürgen Voigt (Teamlead Technik)
Proof Reader Anya Rösgen M.A.
Test Car Management Marcel Kühler
Design Bauer Creative KG Katja Fügert (Teamlead), Andreas Wießner (Dep. Teamlead); Oliver Roes (Brand Designer), Dieter Reimann
Documentation & Archive Nils Koshofer
Online Editors Jan Becher (Video), Johannes Beck, Guntram Fiala, Max Grigo, Joshua Kodzo, Adele Moser (Lead SEO), Dominik Mothes, Tim Neumann, Leslie Schraut (Social Media), Dr. Victoria Zippmann (Lead)
Freelancer Klaus Huber-Abendroth (Photo), Holger Ippen (Text), Daniela Loof (Photo), Zbigniew Mazar (Photo), Arne Olerth (Text), Frank Ratering (Photo), Markus Schönfeld (Text) Michael Schumacher (Test), Christian Steiger (Text), Hans-Joachim Wiehager (Text)
Repro/Layout RTK & SRS Mediagroup GmbH
Operations Manager Publishing Philipp Kesternich

Copyright 2024 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, by

Verlag Heinrich Bauer Verlag KG, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg. Die AUTO ZEITUNG wird ganz oder in Teilen in Print und digital vertrieben
Anzeigen Bauer Advance KG, Burchardstr. 11, 20099 Hamburg, Telefon: 040/3019-0; www.baueradvance.com
Managing Director: Tim Lammek,
Director Marketing & Brand: Natalie Schwarz
Head of Magazines / Crossmedia I Marketing & Brand: Michael Linke, verantwortlich für den Inhalt: Viola Schwarz.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 51 vom 1.1.2024
Druck Bauer Print Wykroty Sp. z o.o. sp.j. Wykroty, ul. Wyzwolenia 54 PL - 59-730 Nowogrodziec
Nachdruck Auch auszugsweise nur mit Genehmigung. AUTO ZEITUNG erscheint alle 14 Tage und darf in Lesezirkeln nur mit ausdrücklicher Genehmigung geführt werden. Export und Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlages statthaft. Für unverlangt eingehende Manuskripte keine Gewähr
Service Abo-Bestellungen und -Service unter: Bauer Vertriebs KG, 20078 Hamburg, Telefon: 040 / 32 90 16 16, Mo.-Fr. 8-18 Uhr, Sa. 9-14 Uhr, Fax: 040 / 3019 8182, E-Mail: kundenservice@bauermedia.com.
Adressänderungen, Bankdatenänderung, Reklamationen bequem im Internet unter: www.bauer-plus.de/service. Für Mitglieder des NAVC ist der Bezug jeder zweiten Ausgabe der Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.
ISSN-Nummer 0171-8452.
Abo-Service im Ausland (Österreich, Schweiz und restliches Ausland): Bauer Vertriebs KG, Auslandsservice, Postfach 14254, 20078 Hamburg,
Tel.: 0049 / 40 / 3019 8519, Mo.-Fr. 8-18 Uhr, Fax: 00 49 / 40 / 3019 8829, Mo.-Fr. 8-18 Uhr, E-Mail: auslandsservice@bauermedia.com
Nachbestell-Service und Einzelheftbestellung: www.meine-zeitschrift.de
Kontakt: ecommerce@bauermedia.com
Vertrieb Bauer Vertriebs KG, Brieffach 4000, 20086 Hamburg
Einzelverkaufspreis: Deutschland 3,80 €
Auslandspreise Österreich 4,30 €, Schweiz 7,50 CHF, Belgien 4,50 €; Estland 5,00 €; Finnland 7,30 €; Frankreich 5,30 €; Griechenland 5,50 €; Italien 5,30 €; Luxemburg 4,50 €; Niederlande 4,70 €; Portugal Cont. 5,30 €; Slowenien 5,30 €, Slowak. Republik 4,40 €; Spanien 5,30 €; Dänemark 44,95 DKK; Spanien Kanaren 5,30 €; Tschechische Republik 180 Kc; Ungarn 2790 HUF; Cypern 6,40 €; Litauen 5,70 €, Lettland 5,50 €
USA Auto Zeitung (USPS no 377) is published bi-Weekly by BAUER VERTRIEBS KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Cover-All Computer Services Corp.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205.
Postmaster: Send address changes to Auto Zeitung, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo. NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com, Toll free: 1-877-776-5835

Streber Utility **Vehicles**

Der Skoda Kodiaq der zweiten trifft auf den Kia Sorento der vierten Generation – letzterer ist frisch geliftet. Die Kombination aus Allrad und Diesel verspricht jeweils viel Nutzwert bei niedrigem Verbrauch

[TEXT Sven Kötter FOTOS Daniela Loof]

SKODA KODIAQ 2.0 TDI 4x4
193 PS, 220 km/h, 6,9 l/100 km,
49.700 Euro

Sowohl der Skoda Kodiaq als auch der Kia Sorento gehören zu den beliebten Alleskönnern auf dem deutschen Automobilmarkt. Die mittlerweile stattlichen Dimensionen werden in erster Linie in ein üppiges Platzangebot umgemünzt – auf Wunsch mit bis zu sieben Sitzplätzen.
Ist man bereit, über 50.000 Euro für eins der SUV hinzulegen, bekommt man hüben wie drüben einen bulligen Dieselmotor unter die Haube geschraubt, der jeweils fast 200 PS und jede Menge Newtonmeter Drehmoment an alle vier Räder verteilt. Trotz der grundsätzlich sehr ähnlichen Ansätze spielen beide ganz unterschiedliche Stärken aus, wie der Vergleichstest zeigt.

Karosserie

Sechs Zentimeter mehr Länge bei gleichem Radstand bescheren der Neuauflage des tschechischen Bestsellers ein richtig gutes Platzangebot – nicht zuletzt für das Gepäck im Ladeabteil. Der fünfsitzige Testwagen nimmt über 900 Liter Gepäck auf, maximal sind es sogar mehr als 2100 Liter. Verzichtet man allerdings auf den variablen Ladeboden, nervt der Kodiaq mit einem windigen Ladeboden und einer Stufe, die beim Umlegen der Rücksitze entsteht.
Positiv zu vermerken ist die serienmäßige Verschiebbarkeit der Fondsitzbank, die sich zudem im Verhältnis 40:20:40 variabel umlegen lässt. Vorbildlich sind außerdem die zahlreichen, gut nutzbaren Ablagen.

Kodiaq mit großem Kofferraum, Sorento mit mehr Zuladung

Auch die Materialauswahl darf als überzeugend und die Verarbeitung als routiniert bezeichnet werden. In zwei Punkten patzt der Skoda allerdings: Die Rückseite des Touchscreens knarzt, und auch die angenehm intuitiv bedienbaren, mit verschiedenen Funktionen belegten „Smart Dials" fühlen sich weniger wertig an als Bereiche, die man deutlich seltener anfasst.
Der Kia verkneift sich derartige Mängel und wirkt bis ins Detail solide. Trotz der massiven Mittelkonsole freuen sich die Passagiere der ersten Reihe über viel Platz – der großen Innenraumbreite sei Dank. Auch der Sorento hat serienmäßig verschiebbare Rücksitze und der Testwagen überdies zwei weitere Plätze im Kofferraum, die >

KIA SORENTO 2.2 CRDi AWD
194 PS, 201 km/h, 8,0 l/100 km, 55.190 Euro

Kia

Überarbeitetes Cockpit mit neuer Bildschirmeinfassung – gut positioniert und bedienbar

Connectivity

Die Basisausstattung Vision besitzt bereits ein umfassendes Infotainment-Paket samt 12,3-Zoll-Touchscreen, kabellosen Apple- und Google-Smartphone-Schnittstellen und Online-Anbindung für mindestens sieben Jahre. Der Bildschirm ist deutlich schmaler, aber ebenso gut bedienbar wie der des Skoda. Induktives Laden bedingt allerdings bereits die mittlere Spirit-Ausstattung, die dann aber auch klangstarke Lautsprecher von Bose mit sich bringt. Legt man auf ein Head-up-Display wert, muss man nochmal höher ins Regal greifen – und zwar zur Platinum-Ausstattungslinie. Clever: die sprachverstärkende Funktion via Lautsprecher für Gespräche mit den Fondpassagieren (ab Spirit).

Bequeme, detailliert einstellbare Sitze – allerdings mit wenig Seitenhalt

Optional siebensitzig: Bei Nichtbedarf verschwinden die Sitze plan im Kofferraumboden

Subtil arbeitende Wohlfühlfunktionen für die Sitze vorn (1490 Euro) – verzichtbar

Neue, schick gestaltete Scheinwerfer, aber ohne Matrix-LED-Funktionen

Fährt so gelassen, wie er aussieht: Der Sorento ist ein satt liegender Kilometerfresser

allerdings nur für Kinder oder kurze Strecken taugen.
Sein Ladevolumen kann nicht ganz mit dem des Skoda mithalten, fällt aber immer noch sehr üppig aus – ein kleines Fach, das auch in siebensitziger Konfiguration erreichbar ist, erhöht die Nutzbarkeit zusätzlich. In Sachen Zuladung und Anhängelast kann der Koreaner ebenfalls punkten. Gut, weil zeitgemäß sind die jeweils 100 Kilogramm Stützlast, die hier wie dort einen problemlosen E-Bike-Transport auf der jeweils optional erhältlichen Anhängerkupplung ermöglichen.

Fahrkomfort

Beide SUV verfügen über komfortable Sitze mit zahlreichen Komfortfunktionen. Die Relax-Funktion der Kia-Sessel ist allerdings nur im Stand von Vorteil – wenn die massive Unterschenkelauflage ausklappt und ein ausgiebiges Lümmeln erlaubt. Der Skoda sammelt mehr Punkte, weil er während der Fahrt mit einer längeren Sitzfläche und einer bequemeren Polsterung verwöhnt.
Erstklassig ist jeweils der Sitzkomfort im Fond – viel Platz und angenehm geformte Bänke mit einstellbarer Lehnenneigung erlauben stressfreies Reisen auf Kurz- sowie Langstrecken.
Beide Dieseltriebwerke gefallen zudem mit einem recht angenehmen Geräuschkomfort. Rustikales Nageln rückt gut weggedämmt in den Hintergrund. Untenherum ist der Tscheche zwar akustisch ein wenig offenherziger, dafür bei Reisetempo ab etwa 100 km/h eine Spur angenehmer als sein Kontrahent.
Beim Fahrwerk schöpft der Skoda Kodiaq auf jeden Fall aus dem Vollen und fährt mit dem optionalen DCC Plus-Fahrwerk (Sport-Paket, 860 Euro) vor, das mit seiner großen Spreizung beeindruckt. Auf Knopfdruck ein straff-verbindliches oder flauschig-komfortables Fahrverhalten kann der Kia nicht bieten, doch der Koreaner schlägt sich gut. Er wirkt satter und schwerer – subjektiv ein gehobenes Fahrgefühl, das er mit einem konventionellen Stahlfahrwerk erreicht. Der Kodiaq kontert mit seinem Mehr an Möglichkeiten und wirkt nur ab und an von spontanen Kanten und Fugen überrascht.

Motor / Getriebe

Trotz fast identischer Daten fährt das tschechische SUV längsdynamisch in einer anderen Liga. Hat man die Lethargie beim Anfahren überwunden, ist der TDI das spritzigere Aggregat – trotz seines Drehmoment-Nachteils. Das Doppelkupplungsgetriebe ist ein adäquater, schnell reagierender Tandempartner, und das maximale Drehmoment liegt über einen breiteren Drehzahlbereich an.
Etwas langsamer, aber dafür butterweich wechselt der Konkurrent die Gänge. Das passt zum gemütlicheren Charakter, der sich auch in den Messwerten niederschlägt. Auf 100 km/h verliert der Kia 1,5 und bis 200 km/h fast fünf Sekunden auf den schnellen Skoda. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit muss er den Kodiaq deutlich davonziehen lassen.
Auf der Verbrauchsrunde manifestiert der Tscheche den überzeugenden Eindruck im Antriebskapitel: Ein um 1,1 Liter geringerer Dieselkonsum auf 100 Kilometern summieren sich beim Kilometerfressen zu einem spürbaren Emissions- und Kostenvorteil. Weil sein Tank aber nur 55 Liter aufnimmt, kann der Kia bei der Reichweite mit seinen 67 Liter Fassungsvermögen und in Summe 838 Kilometern am Stück allerdings noch vorbeiziehen.

Bei Fahrleistungen und Effizienz fährt der Skoda dem Kia davon

Fahrdynamik

Der rundum gelungene Skoda-Antrieb beschert dem Kodiaq auch einen Vorteil bei der Fahrdynamik. Der rote Testwagen umrundet die >

Skoda

Klar strukturiertes Cockpit mit pfiffigen, die Bedienung bereichernden Drehreglern

Sitzkomfort und Raumangebot überzeugen – Leder kostet extra

Der Fond zeigt sich auch in fünfsitziger Konfiguration variabel

Selbsterklärende und einfach konfigurierbare Assistenzsysteme

Die 19-Zoll-Felgen wirken wenig attraktiv, kosten aber 650 Euro Aufpreis

Connectivity

Das Basis-Infotainment-System wird über einen zehn Zoll großen Touchscreen bedient und verzichtet auf eine integrierte Navigations-Funktion. Immerhin: Apple CarPlay und Android Auto funktionieren serienmäßig kabellos, und auch das induktive Laden von zwei Smartphones ist dann schon möglich. Für 970 Euro Aufpreis wächst die Bildschirmdiagonale auf 13 Zoll an, und das Infotainment ist ab dem Kauf für drei Jahre online. 1430 Euro kostet das gut bedienbare Infotainment Plus-Paket des Testwagens, das zudem das praktische Head-up-Display umfasst. Ein Display-Reiniger hält den Bildschirm sauber, Audio-Spezialist Canton sorgt für weitere 850 Euro für einen glasklaren Klang.

Der Kodiaq ist fahrerisch sicher und solide unterwegs – ein ideales Familienmobil

Technik	Kia Sorento 2.2 CRDi AWD	Skoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4
Zylinder/Ventile pro Zylin.	4 / 4; Turbodiesel	4 / 4; Turbodiesel
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / Serie	Serie / Serie
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	83,0 / 99,4 mm	81,0 / 95,5 mm
Hubraum	2151 cm³	1968 cm³
Leistung bei	142 kW / 194 PS, 3800 /min	142 kW / 193 PS, 3500 – 4200 /min
Max. Drehmoment bei	440 Nm, 1750 – 2750 /min	400 Nm, 1750 – 3250 /min
Getriebe / Antrieb	8-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent	7-Gang, Doppelkupplung / Allradrad, permanent
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabi.; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	12,2 / 12,3 m	11,8 / 11,7 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/55 R 18	rundum: 235/55 R 18
Testbereifung	rundum: 255/45 R 20 V XL	rundum: 235/50 R 19 V
Reifen	Continental Premium Contact 6	Michelin Primacy 4
Messwerte		
GEWICHTE		
Leergewicht Werk/Testwert	1854 / 1982 kg	1717 / 1819 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2600 / 618 kg	2388 / 569 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	2500 / 750 kg	2300 / 750 kg
Dachlast/Stützlast	100 / 100 kg	75 / 100 kg
FAHRLEISTUNGEN		
0- 50 km/h	3,1 s	2,5 s
0-100 km/h	9,2 s	7,7 s
0-150 km/h	22,0 s	17,1 s
Höchstgeschwindigkeit [1]	201 km/h	220 km/h
Handling	1 : 53,6 min	1 : 52,3 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	62,1 km/h	62,9 km/h
BREMSWEG		
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,1 / 34,1 / 80,6 m	9,1 / 35,2 / 79,8 m
aus 100 km/h warm	34,2 m	34,8 m
INNENGERÄUSCHE		
Standgeräusch	44 dB(A)	48 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	68 / 70 dB(A)	65 / 70 dB(A)
VERBRÄUCHE		
Test	8,0 l D / 100 km	6,9 l D / 100 km
WLTP	6,6 l D / 100 km	6,0 l D / 100 km
CO_2 (lt. Test / WLTP)	213 / 174 g/km	183 / 158 g/km
Tankinhalt / Reichweite	67 l / 838 km	55 l / 797 km

[1] Werksangabe

Ausstattung/Preise		
Grundpreis	55.190 €	49.700 €
TESTWAGEN-OPTIONEN		
Antrieb	–	–
Bremsen	–	–
Fahrwerk	–	860 € [3]
Lenkung	–	[3]
Reifen	9000 € [1]	650 € [4]
Sitze	1490 € [2]	–
AUFPREIS	10.490 €	1510 €
BEWERTETER PREIS	65.680 €	51.210 €

[1] 20-Zoll-Bereifung, bedingt Platinum-Ausstattung; [2] Premium-Paket samt Fahrersitz mit elektr. einstellbaren Wangen und Premium Relaxation-Sitzen vorn; [3] Sport-Paket mit DCC Plus-Fahrwerk und Progressivlenkung; [4] 19-Zoll-Bereifung

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)		
Werkstattkosten[1]	555 €	615 €
Rabatt[2]	16,5 % / 9106 €	17,1 % / 8499 €
WV nach 4 Jahren [3] /20.000 km p.a.	53,8 % / 29.692 €	51,2 % / 25.446 €

[1] Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC;
[2] Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten,
[3] ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung/Steuern pro Jahr		
HP / VK / TK Typklassen	20 / 27 / 25	12 / 26 / 25
HP / VK / TK Kosten	598 / 1419 / 257 €	340 / 1234 / 280 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 398 €	Euro 6e / 332 €

Teststrecke des Contidroms schneller und zeigt sich zudem im Slalom versierter. Die objektiv besseren Messwerte sind noch viel stärker subjektiv zu spüren. Der Skoda ist deutlich leichtfüßiger als der Kia abgestimmt. Seine gefühlvolle Progressivlenkung erlaubt ein präziseres Steuern, ein hoher mechanischer Grip macht die Fahrt zudem schnell und stets sicher.
Ausgewiesen sicher präsentiert sich zwar auch der Kia, dessen ebenfalls präzise Lenkung aber mehr Lenkkräfte fordert. Im Zweifel greifen seine Regelsysteme ebenso sanft ein wie die des Skoda oder der Siebensitzer untersteuert gutmütig und vorhersehbar – eine Abstimmung, die in brenzligen Situationen auch Ungeübten die maximale Kontrolle erlaubt.
Kürzere Bremswege bescheren dem Sorento letztendlich eine Punkteausbeute im Fahrdynamik-Kapitel, die auf dem hohen Niveau des fahraktiveren Skoda Kodiaq liegt.

Umwelt / Kosten

Unter 50.000 Euro dürften beide Kontrahenten neu – ohne etwaige Rabatte – nicht den Besitzer wechseln. Das ist, speziell für Familien, sehr viel Geld. Bei der Aufpreispolitik verfolgen die Hersteller jeweils unterschiedliche Ansätze. Der schon im Grundpreis teurere Kia verlangt auch bei den Ausstattungsversionen und den einzelnen Paketen einen höheren finanziellen Einsatz. Allein die Reifenwahl des Testwagens, die es so nur für die Top-Ausstattung „Platinum" gibt, schraubt den Preis um 9000 Euro in die Höhe.
Beim Skoda sind die Aufpreise teils zwar kleinlicher, dafür unterm Strich aber auch deutlich günstiger. Ärgerlich wird es etwa beim Navi, das beim Kia serienmäßig ist, beim Kodiaq aber Aufpreis kostet. Punkten kann er dafür bei der Versicherungseinstufung, die deutlich besser als beim Sorento ausfällt.
Ein nicht zu unterschätzendes Pfund von Kia, das sich mittlerweile herumgesprochen haben dürfte, sind die sieben Jahre Neuwagengarantie. Skoda bietet im Gegenzug nur verbesserungswürdige zwei Jahre.
Will man partout keinen Diesel fahren, offerieren beide Hersteller noch zahlreiche weitere Motorisierungen für ihre Mittelklasse-SUV – vom klassischen Benziner bis hin zum technisch aufwendigeren Plug-in-Hybrid. ■

FAZIT

Sven Kötter

*Der **Skoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4** kam, sah und siegte. Er bietet einen rundum gelungenen Mix aus Platz, Komfort und Effizienz. Der Preis ist zwar ambitioniert, wird aber sogar noch deutlich von dem des **Kia Sorento 2.2 CRDi AWD** übertroffen. Nicht zuletzt dieser wird dem Koreaner zum Verhängnis, was in der Endabrechnung Platz zwei bedeutet. Der Siebensitzer verwöhnt aber ebenfalls mit jeder Menge Platz, komfortablen Annehmlichkeiten sowie mit sieben Jahren Garantie. Der hohe Preis ist der Paket-Bündelung geschuldet – ohne etwa die großen Räder fährt man um einige tausend Euro günstiger.*

Auto Zeitung TEST Verbräuche

	Kia	Skoda
WLTP-Verbrauch	6,6	6,0
Testverbrauch	8,0 l D	6,9 l D

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm

Kia Sorento 2.2 CRDi AWD

Gepäckraum 616-2011 Liter
96-104
91-111
96
91
62
63
61
50
0-42
49
40
58
77
187
170,0
Breite inkl. Spiegel 217,0
hinten 157
vorn 157
Spur hinten 165,6
Spur vorn 164,6
Breite 190,0
Radstand 281,5
Länge 481,5

Skoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4

Gepäckraum 910-2105 Liter
95-103
90-112
100
68
64
51-55
5-49
49
59
75
191
167,9
Breite inkl. Spiegel 213,3
hinten 149
vorn 153
Spur hinten 157,5
Spur vorn 158,6
Breite 186,4
Radstand 279,1
Länge 475,8

Beide SUV sind optional als Siebensitzer erhältlich – mit jeweils variablen Fondabteilen

Gesamtbewertung

KAROSSERIE		Kia	Skoda
Raumangebot vorn	100[1]	87	86
Raumangebot hinten	100	80	82
Übersichtlichkeit	70	53	55
Bedienung/Funktion	100	88	88
Kofferraumvolumen	100	70	100
Variabilität	100	43	43
Zuladung/Anhängel.	50/30	54	48
Sicherheitsausstatt.	150	95	103
Qualität/Verarbeitg.	100/100	179	177
KAPITELWERTUNG	**1000**	**749**	**782**
FAHRKOMFORT			
Sitzkomfort vorn	150	133	138
Sitzkomfort hinten	100	86	86
Ergonomie	150	87	100
Innengeräusche	50	29	30
Geräuscheindruck	100	72	73
Klimatisierung	50	41	42
Federung leer	200	150	154
Federung beladen	200	148	152
KAPITELWERTUNG	**1000**	**746**	**775**
MOTOR/GETRIEBE			
Beschleunigung	150	104	115
Höchstgeschwindigk.	130	58	68
Getriebeabstufung Schaltung	100	87	87
Kraftentfaltung	50	40	39
Laufkultur	100	70	68
Verbrauch	300	180	197
Reichweite elektrisch	20	–	–
Reichweite gesamt	100	64	60
Laden/Tanken	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21
KAPITELWERTUNG	**1000**	**649**	**680**
FAHRDYNAMIK			
Handling	150	62	66
Slalom	100	51	55
Lenkung	100	76	80
Geradeauslauf	50	42	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	20
Bremsweg kalt	150	109	98
Bremsweg warm	150	108	102
Traktion	100	90	90
Fahrsicherheit	150	138	138
Wendekreis	20	6	9
KAPITELWERTUNG	**1000**	**702**	**700**
EIGENSCHAFTS-WERTUNG	**4000**	**2846**	**2937**
KOSTEN/UMWELT			
Bewerteter Preis[2]	675	94	124
Wertverlust[3]	50	11	13
Ausstattung	25	23	23
Multimedia	50	38	35
Garantie/Gewährlst.	50	46	28
Werkstattkosten[4]	20	14	14
Steuer	10	6	7
Versicherung	40	25	29
Kraftstoff	55	31	36
Emissionen	25	9	11
KAPITELWERTUNG	**1000**	**297**	**320**
GESAMTWERTUNG	**5000**	**3143**	**3257**
PLATZIERUNG		**2**	**1**

[1] max. erreichbare Punktzahl, [2] inkl. Testwagen-Optionen, [3] ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), [4] ermittelt durch ADAC

RIVIAN

Fahrzeug-Absatz	50.122
Umsatz	4,0 Mrd. Euro
Mitarbeiter	16.790

VW-Konzern

Fahrzeug-Absatz	9,2 Mio.
Umsatz	322,3 Mrd. Euro
Mitarbeiter	684.025

David hilft Goliath

Rivian soll die Software-Probleme von VW lösen. Warum diese Milliarden-teure Entwicklungshilfe nötig ist und wer hinter dem US-Start-up steckt

Der VW-Konzern weiß, wie wichtig technischer Fortschritt für das Überleben als Autobauer ist. Immerhin gaben die Wolfsburger allein im Vorjahr 21,8 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung aus. Ganze 15.422 Beschäftigte arbeiten Tag für Tag an der Zukunft des Konzerns. Und doch ist es VW in den letzten Jahren nicht gelungen, rechtzeitig eine neue Software für die Elektro-Autos des Konzerns zu entwickeln.

Um das Tempo zu erhöhen, holt sich VW-Chef Oliver Blume nun Hilfe von außen: Der Weltkonzern verbündet sich mit dem kleinen Start-up Rivian. Zum Vergleich: Der US-Elektro-Autobauer hat im Vorjahr 50.122 Neuwagen ausgeliefert – so viele wie die Wolfsburger in zwei Tagen verkaufen. Bei Rivian arbeiten mit 16.790 Beschäftigten in der gesamten Firma nur etwas mehr Menschen als in den Entwicklungsabteilungen des VW-Konzerns.

Und doch soll die bestehende integrierte Technologieplattform von Rivian die Grundlage für die künftige Software-Architektur beider Firmen bilden. Damit gesteht der Weltkonzern endgültig ein, dass er trotz seiner enormen Forschungs-Ressourcen in einer Sackgasse steckt.

Dabei hatte VW sogar eine eigenständige Software-Marke gegründet, um die Entwicklung zu beschleunigen: Cariad sollte alle Kompetenzen im Konzern bündeln und für die Entwickler eine Start-up-Atmosphäre schaffen. Schnelle Entscheidungen, weniger Bürokratie und mehr Freiräume als bei VW, Audi und Co. waren die Versprechen an die Software-Entwickler. Innerhalb kurzer Zeit stieg die Anzahl der Cariad-Mitarbeiter auf rund 6000.

Das ließen sich die Wolfsburger einiges kosten: Knapp vier Milliarden Euro jährlich wanderten in die Software-Tochter. Doch das Ergebnis steht bis heute aus: Der Startzeitpunkt für das neue, einheitliche Betriebssystem musste immer wieder verschoben werden. Schließlich konnten Audi und Porsche bei der Entwicklung der gemeinsamen PPE-Elektro-Plattform nicht mehr auf die Cariad-Software warten, die Produktanläufe verzögerten sich schon um ganze zwei Jahre. So nahmen sie die Dinge selbst in die Hand und entwickelten die bestehende Vorgänger-Software weiter, die nun etwa im Audi Q6 e-tron eingesetzt wird.

Auch in China drängt die Zeit: In dem für den VW-Konzern größten Markt konnte man ebenfalls nicht auf die lahmende Cariad-Entwicklung warten. Hier verbündete sich VW mit dem chinesischen Start-up Xpeng. Gemeinsam wird ein neues Betriebssystem aufgesetzt, das bereits ab 2026 in allen neuen in China gebauten VW zum Einsatz kommen soll.

RIVIAN R2 In zwei Jahren soll das 4,72 Meter lange Elektro-SUV in den USA ab rund 41.600 Euro starten. Ein Verkauf ist auch in Europa geplant

VW will fünf Mrd. Dollar investieren

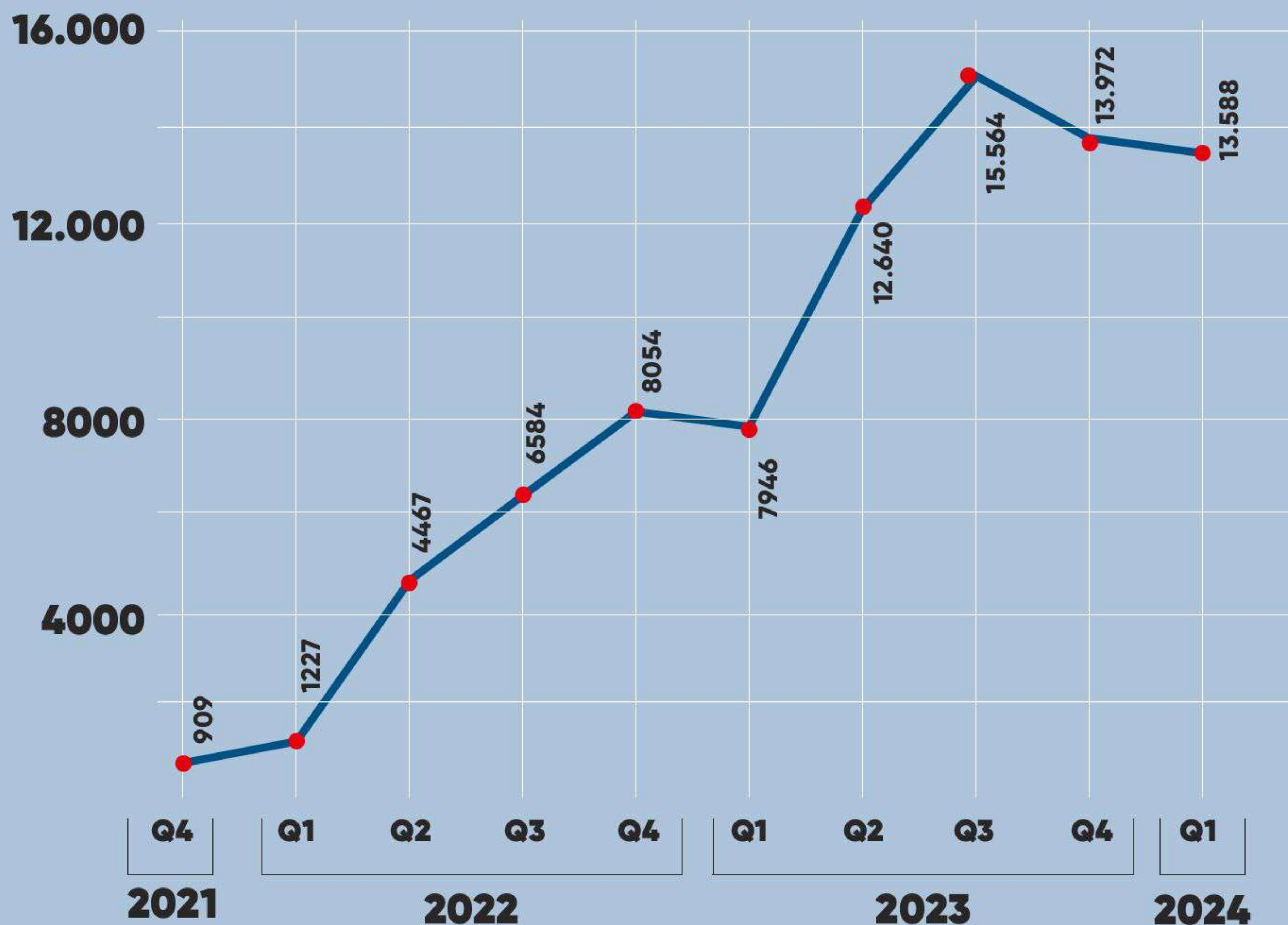
Diese Strategie überträgt VW-Chef Blume mit Rivian nun auf die globale Ebene: Zusammen mit dem US-Start-up gründen die Wolfsburger ein Gemeinschaftsunternehmen, das eine neue Software-Generation entwickelt, die in den Elektro-Autos des VW-Konzerns und von Rivian eingesetzt wird. Die Amerikaner bringen ihre aktuelle Software-Architektur in das Joint Venture ein. VW erhält somit eine fertige Technologieplattform.

Für diese Abkürzung müssen die Wolfsburger jedoch tief in die Taschen greifen: Noch in diesem Jahr will VW für eine Mrd. US-Dollar Stammaktien von Rivian kaufen. Insgesamt investieren die Deutschen in die Partnerschaft bis zu fünf Mrd. US-Dollar.

Geld, das Rivian dringend benötigt: Das schon 2009 von dem Ingenieur Robert „RJ" Scaringe

Der Absatz von Rivian stockt

Ausgelieferte Fahrzeuge nach Quartalen

Jahr	Quartal	Fahrzeuge
2021	Q4	909
2022	Q1	1227
2022	Q2	4467
2022	Q3	6584
2022	Q4	8054
2023	Q1	7946
2023	Q2	12.640
2023	Q3	15.564
2023	Q4	13.972
2024	Q1	13.588

NOCH NIMMT DAS START-UP NICHT FAHRT AUF Nachdem Rivian die Anlaufschwierigkeiten der Produktion überwunden hatte, stagnieren die Verkäufe nun seit zwei Quartalen. Die traditionell konservative Pick-up-Zielgruppe in den USA fremdelt noch mit der Elektro-Mobilität, und das volumenstärkere, kleinere SUV R2 kommt erst 2026

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender VW-Konzern

„Zusammen werden wir die besten Lösungen schneller und günstiger bringen"

Die Amerikaner brauchen das Geld von VW

Nettoverluste von Rivian in Milliarden US-Dollar

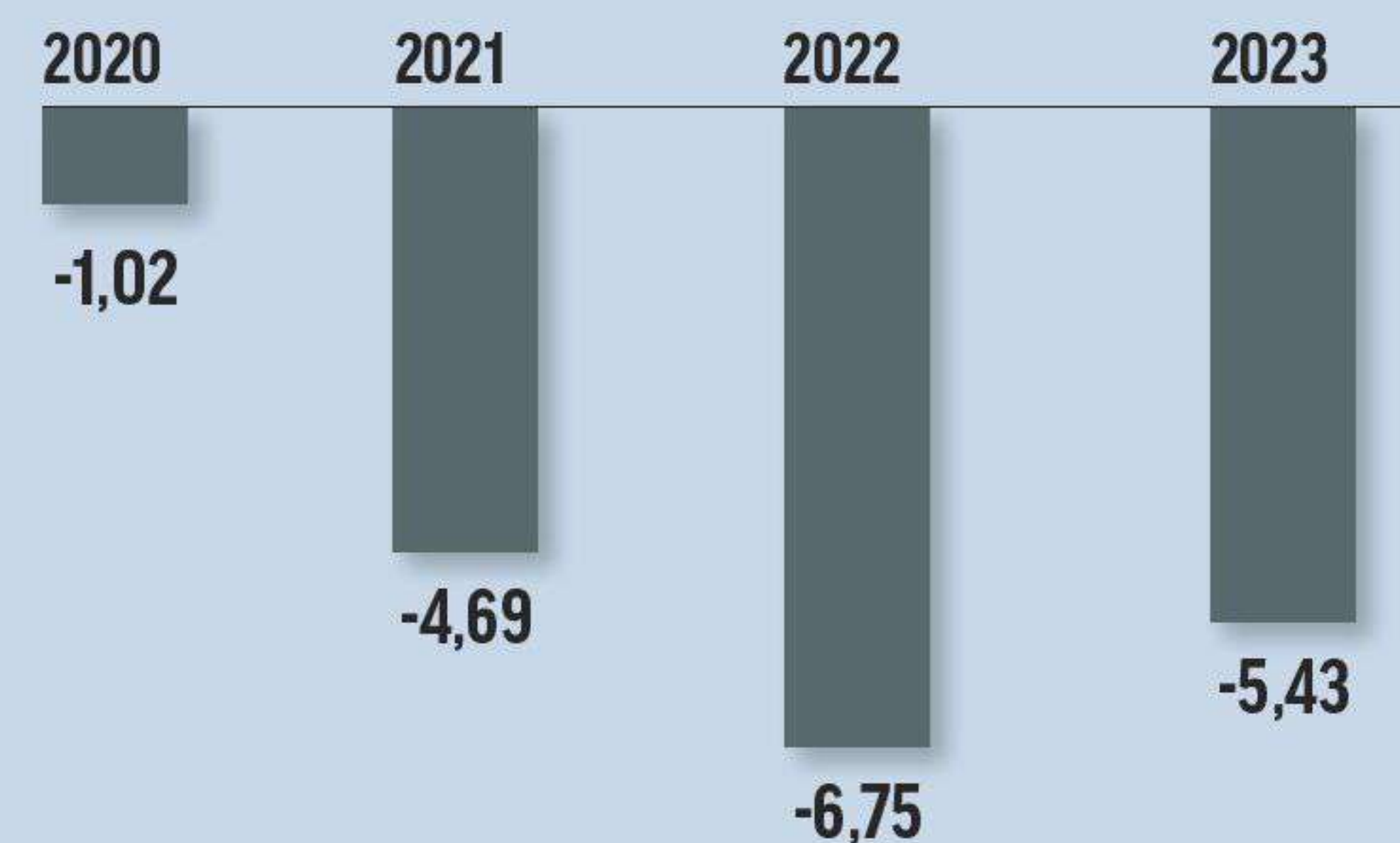
2020	2021	2022	2023
-1,02	-4,69	-6,75	-5,43

gegründete Start-up befindet sich aktuell in einer schwierigen Phase. Die US-Firma galt lange als erfolgversprechender Tesla-Rivale. Zwei Jahre vor dem Cybertruck gelang es dem kleinen Team 2021, mit dem Rivian R1T einen vollelektrischen Pick-up in Serie zu produzieren. Der Pritschenwagen steht wie sein ein Jahr später ausgeliefertes SUV-Schwestermodell R1S auf einer von Rivian selbst entwickelten Plattform und nutzt deren Software.

Doch der Absatz kommt nicht auf Touren, die konservativen Pick-up-Käufer in den USA können sich mit der Elektro-Mobilität noch nicht so richtig anfreunden. So gingen die Verkaufszahlen von Rivian in den letzten beiden Quartalen wieder zurück. Zudem produzieren die US-Amerikaner zu teuer: Im ersten Quartal dieses Jahres machte Rivian mit jedem verkauften Auto rund 39.000 US-Dollar Verlust. Um die Stückzahlen zu erhöhen, plant das Start-up mit dem R2 ein kleineres SUV, das 2026 starten soll.

Noch schreibt Rivian jedoch weiter horrende Verluste, im Vorjahr 5,43 Mrd. US-Dollar. Nur dank einer Partnerschaft mit Amazon konnte sich das Start-up über Wasser halten. Der Versandriese war der bisher wichtigste Investor – und der größte Kunde: Bis 2030 soll Rivian für Amazon 100.000 elektrische Transporter liefern. So entstand das Modell EDV. Amazon möchte jedoch nicht mehr Geld investieren.

Nun steigt VW als zweiter großer Anteilseigner ein. Und die ungleiche Partnerschaft könnte noch über die Software hinausgehen: Der VW-Konzern arbeitet daran, die alte US-Marke Scout wiederzubeleben. Diese soll in den Staaten ab 2026 rein elektrische Pick-ups und SUV verkaufen. Doch das veränderte Marktumfeld gefährdet den Erfolg des Projekts. Um Geld und Entwicklungszeit zu sparen, könnte Scout auch im Hardware-Bereich Elemente der Pick-up-Architektur von Rivian nutzen. Im Gegenzug wäre es möglich, dass Rivian sein künftiges Modell R2 günstig in der neuen Scout-Fabrik in South Carolina produziert. ■

RIVIAN EDV Bisher größter Aktionär und Kunde: Amazon hat bei Rivian 100.000 dieser elektrischen Lieferwagen bis 2030 bestellt

KOMMENTAR

Markus Bach

(Chefredakteur Crossmedia)

Die ungleiche Partnerschaft zwischen David und Goliath lässt sich auf einen einfachen Deal reduzieren: VW bekommt die Software-Technik von Rivian und das US-Start-up von den Wolfsburgern dringend benötigtes Geld. Dass die Entwicklungshilfe der Amerikaner gebraucht wird, ist jedoch ein Armutszeugnis für VW und speziell dessen Software-Tochter Cariad. Zuerst wurden in dieser Milliarden versenkt, nur um jetzt noch einmal Milliarden in Rivian zu investieren. Und bei der Kernmarke VW in Wolfsburg läuft eine Sparrunde nach der anderen. Dagegen kann sich Rivian in einer schwierigen Lage nach Amazon über den nächsten Goliath als Partner freuen.

Alter Schwede

Mit individualistischen Modellen schaffte es Saab zur Kultmarke, mit Massenware bis in die Insolvenz

P 57233

Für das erste Auto der Marke stand ein Vorkriegs-DKW Pate

Saab 37 Viggen der schwedischen Luftwaffe auf einer vereisten Rollbahn. Bis heute baut die unabhängige Flugsparte von Saab (siehe Logo) Kampfjets, die auch unter dem Namen Draken oder (aktuell) Gripen bekannt sind. Saab ist unter anderem Zulieferer von Airbus

Die meisten Auto-Geschichten werden erst geschrieben, wenn das letzte Rad montiert und die letzte Chromleiste poliert ist. Aus, Ende! Wie bei Borgward, Glas oder Simca. Bei der Svenska Aeroplan Aktiebolaget, kurz SAAB, ist der Automobilbau ebenfalls Geschichte – auch wenn treue Fans der Marke lange Zeit auf ein Fortbestehen hofften. Geradezu unglaublich ist die Geschichte von Saab – weniger das, was sich in den ersten 52 Jahren zwischen 1937 und 1989 zugetragen hatte als vielmehr das, was in den folgenden 20 Jahren passierte, als mit dem dafür erforderlichen Ungeschick eine Kultmarke mit voller Wucht an die Wand gefahren wurde.

Es begann mit dem Lizenzbau deutscher Junkers-Bomber

Wie mancher Autohersteller hat auch Saab eine fliegerische und militärische Vergangenheit. Zudem eine Gegenwart und Zukunft: Die Auto- und Flugsparten trennten sich zwar im Jahr 2000 endgültig, aber noch immer werden unter dem Namen Saab Militärflugzeuge und Lenkraketen gebaut.
Aber zurück zu den Anfängen: Mitte der 30er-Jahre zogen über Europa dunkle Wolken auf. Der Kriegsgefahr begegnete Schweden 1937 mit der Fusion zweier wichtiger Luftfahrtunternehmen zur Schwedischen Flugzeug Aktiengesellschaft Saab mit Sitz in Trollhättan. 1938 begann zunächst die Lizenzproduktion veralteter deutscher Junkers Ju 86 und amerikanischer Northrop 8A-Bomber. Ab 1940 entstanden im neuen Werk auch selbst entwickelte Bomber, Aufklärer sowie Jäger, die deutsche, italienische oder britische Motoren erhielten. Während ringsum der Zweite Weltkrieg tobte, rüstete auch das neutrale Schweden kräftig auf, die Auftragsbücher von Saab waren damals prall gefüllt.
Doch nach Kriegsende änderte sich die Lage, Bestellungen wurden zusammengestrichen oder ganz storniert. Auch der Markt für Zi-

Der Saab Sonett II mit hochdrehendem Zweitakter war Saabs Ausflug in die Welt der Kleinserien-Sportwagen

vilflugzeuge lag 1946 noch brach. Saab-Präsident Ragnar Wahrgren schlug in der Not dem Aufsichtsrat vor, neben Flugzeugen Autos zu bauen, um die Arbeitsplätze im Werk Trollhättan zu sichern. Schließlich fehlten nach dem verheerenden Krieg in Schweden die preiswerten Importfahrzeuge aus Deutschland und dem Rest Europas. Volvo hatte sich auf größere und teurere Modelle spezialisiert. Wahrgren dachte vor allem an die vor dem Krieg beliebten DKW aus Deutschland, deren Frontantrieb und Zweitaktmotoren sich im Winter Nordeuropas bewährt hatten. Also wurde rund um den Zweizylinder eines Vorkriegs-DKW der erste Saab konstruiert: stromlinienförmig mit voll verkleideten Rädern.

Der zweite Prototyp von Mai 1947 mit der Bezeichnung 92002 war den Erfordernissen besser angepasst und diente als Vorlage für die Serienproduktion ab 1949. Seine verstärkte Sicherheitskarosserie war unverkennbar von Flugzeugkonstrukteuren im Windkanal entwickelt worden. Das Design stammte von Saab-Chefzeichner Sixten Sason, der später auch für Hasselblad, Husqvarna und Elektrolux entwarf. Der Saab 92, wie er nun genannt wurde, wirkte wie ein lang gezogener VW Käfer mit geteilter Frontscheibe. Der Zweitaktmotor mit 764 cm³ Hubraum und Dreigang-Getriebe leistete 25 PS und ermöglichte ein Spitzentempo von 105 km/h. Die vier Sitze ließen sich zu einer Art Doppelbett umklappen, der Kofferraum war nur von innen zugänglich. Als einzige Farbe gab es Flaschengrün – von Militärflugzeugen war noch Lack übrig. 1952 erschien der 92b mit größerer Heckscheibe und Kofferraumklappe, die Farbpalette wurde um Grau, Blaugrau und Schwarz erweitert.

Zur selben Zeit begannen die Exporte – auch in die USA. Und während Saab die ersten Düsenjäger wie den J29, die fliegende Tonne, baute, gewann die Autoproduktion ebenfalls an Fahrt mit dem Saab 93, dem Kombi 95, ab 1960 dem 96, der sechs Jahre später erstmals einen Viertaktmotor, einen V4 von Ford aus Köln, erhielt. Auch im Rallye-Sport schlug sich Saab tapfer. Für den Export und um die sportlichen Ambitionen zu unterstreichen, entstanden zwischen 1955 und 1974 drei Sportwagentypen unter dem Namen Sonett – von denen sich allerdings nur das dritte Modell mit Kunststoffkarosserie in nennenswerten Stückzahlen verkaufte.

1968 dann der große Wurf: Mit dem 99 – dem letzten Saab aus der Feder von Sixten Sason – kam ein modernes Auto, dessen DNA sich heute noch in allen Saab-Modellen wiederfindet. Zunehmend wagte sich Saab jetzt auch stärker an die Motorenkonstruktion. Lief das erste 99er-Triebwerk noch in Zusammenarbeit mit British Leyland, standen nach der Fusion mit dem schwedischen Lkw-Hersteller Scania ganz andere Technologien zur Verfügung: unter anderem Turbolader. Saab gelang es, kleine Lader zu bauen, die schon bei relativ niedrigen Drehzahlen ansprachen. 1977 rollte zur IAA mit dem 145 PS starken 99 Turbo das erste Serienmodell vom Band. Ein Jahr später kam der größere 900, wieder mit Turbo und in der beliebten Karosserieform als Kombi-Coupé. Auch ohne hubraumstarke Motoren klopfte Saab in den 80er-Jahren ans Tor des Premiumsegments. „Warum einen Sechszylinder kaufen, wenn es fürs gleiche Geld einen Vierzylinder gibt?" lautete ein frecher Werbeslogan der Schweden. Womit aber auch gleich ein Problem angesprochen war: Saab waren keine billigen Autos. Um die Kostenstrukturen zu verbessern, musste ein Partner her.

Nach erfolglosen Verhandlungen mit Ford stieg 1989 General Motors zunächst mit 50 Prozent bei der Saab Autosparte ein, im Jahr 2000 komplett. Für eingefleischte Saab-Fans der Anfang vom Ende. Der 900 II war ab 1993 optisch zwar noch ein Saab, aber technisch bis auf einige Motoren ein Opel Vectra. Die schweren Qualitätsmängel, die Opel in diesen Jahren durchlitt, machten auch vor Trollhättan nicht Halt. In

Fotos: Frank Ratering (1), AZ Archiv (3)

Erik Carlsson siegte im 96 bei der Rallye Monte Carlo

Das Saab 900 Cabrio kam im Spätsommer 1986 auch mit Turbomotor auf den Markt

Der Saab 99 definierte für Jahrzehnte die typische Form und Technik der Marke – ein Pioniermodell bei der Einführung von Benzineinspritzung und Turbolader

schwedischen Presseberichten wurden GM später schwere Vorwürfe gemacht: Durch Bilanztricks sei Saab in die roten Zahlen gerechnet worden. Außerdem hätten die Schweden teure Entwicklungen – zum Beispiel eine große Plattform gemeinsam mit Alfa Romeo – zwar bezahlen, aber dann nicht bauen dürfen. Deshalb lief der veraltete Saab 9-5 rund 13 Jahre von den Bändern. Völlig konfus auch die Modellpolitik: Während in den USA der Subaru Impreza als Saab 9-2 und der Chevrolet Trailblazer als Saab 9-7 floppten und den Ruf ruinierten, mussten die Schweden den Mittelklasse-Cadillac BLS für Europa entwickeln und bauen, den hier – Überraschung – aber fast niemand kaufen wollte. Dafür sollte die nächste Generation des Saab 9-3 (ab 2012) in Rüsselsheim produziert werden. Dazu kam eine verwirrende Anzahl von Motorisierungen und Versionen, die sich kaum differenzierten.
In der Autokrise 2009 stellten die Amerikaner fest, dass Saab pleite war. Eigentlich sollte das Werk sofort dicht gemacht werden. Der öffentliche Druck in Schweden sorgte für den Verkauf an den glücklosen Spyker-Eigner Victor Muller und die Insolvenz. Und dann? Chinesische Investoren gaben sich in Trollhättan die Klinke in die Hand. Die Hoffnung starb – wie so oft – zum Schluss. **Klaus Uckrow**

Der Saab 900 II basierte auf dem Opel Vectra und wurde später in Saab 9-3 umbenannt

Der Saab 9-5 stand auch auf Vectra-Basis und war deshalb kaum größer als der 9-3

Der letzte Saab 9-5 war deutlich größer, strandete aber 2010 in der Insolvenz der Schweden

Jetzt lesen: Classic Cars 08/2024

Turbo oder Sauger: Die Mitbewerber entwickelten ganz unterschiedliche Konzepte, um dem VW Golf GTI Paroli zu bieten – zehn Beispiele von Alfa bis Toyota. Außerdem im Heft: Im Bitter CD unterwegs auf den Spuren Erich Bitters sowie Kaufberatungen zum Fiat 124 Spider und zum Opel Astra OPC.

Ab sofort für 5,20 Euro am Kiosk

Der Saab 9000 wurde mit Fiat Croma, Lancia Thema und Alfa 164 entwickelt, von 1985 bis 1998 entstanden 500.000 Exemplare

Der 99 Turbo war Ende der 70er eine Sport-Limousine für Individualisten

Zukunfts-Initiative

Im Stammwerk Untertürkheim produziert Mercedes nun auch Batterien für E-Antriebe der Zukunft. Im sogenannten eCampus wird die Batteriefertigung im industriellen Maßstab erforscht, getestet und umgesetzt

Das Elektro-Auto ist gekommen um zu bleiben, In Richtung Verbrenner wird sich die Entwicklung trotz einer momentanen „Ladepause" nicht wieder zurückdrehen. Wer als Automobilhersteller in Zukunft Erfolg haben will, muss also weiter in Forschung und Entwicklung investieren: Die Reichweiten müssen hoch, die Batteriegewichte runter, vor allem aber müssen die Kosten der Batterien und ihrer Fertigung deutlich gesenkt werden. Der Einsatz seltener Rohstoffe will verringert werden, und industriepolitisch sollte dringend mehr Batterie-Knowhow nach Deutschland und Europa wandern, um sich unabhängiger zu machen.

Der jetzt im Untertürkheimer Stammwerk neu eröffnete Mercedes eCampus ist da ein starker Hinweis, dass sich die Traditionsmarke den Herausforderungen der nächsten Jahre konkret stellt. Nach einer zweijährigen Bauphase geht nun auf rund 10.000 Quadratmetern das sogenannte „Industrial Cell Lab" in Betrieb. Dieses neue Labor ergänzt die beiden bereits vorhandenen Zell-Labore.

Mercedes deckt so die komplette Produkt- und Prozesskette der Zellentwicklung und -fertigung ab: Im „Chemistry Lab" werden unterschiedliche Zellchemien und Zell-Formate entwickelt, die Palette reicht von Knopfzellen bis hin zu mehrlagigen Pouchzellen. Unter anderem wird an Lithium-Ionen-Zellen mit Hochenergie-Anoden auf Basis von Siliziumkompositen und innovativen kobaltfreien Kathoden-Chemien

Nach zweijähriger Bauzeit steht nun im Werk Untertürkheim der 30.000 Quadratmeter große eCampus – Hallen aus Recyclingbeton, 75 Prozent Dachoberfläche mit Photovoltaik, vollständig begrünt und CO_2-neutral

Bis zu 500 Liter Elektroden-Chemie im Mischer – die Anzüge schützen vor der sehr trockenen Raumluft

gearbeitet, aber auch die vielversprechende Feststoffbatterietechnologie steht im Fokus. Ziel ist es, Zellen mit hoher Energiedichte, Schnellladefähigkeit und Leistungsfähigkeit zu entwickeln sowie das Know-how für deren Industrialisierung aufzubauen. Konkret kann etwa die Energiedichte durch den Einsatz neuer Technologien wie Hochsiliziumanoden oder Feststoffelektrolyten auf bis zu 900 Wh/l (Wattstunden je Liter) gesteigert werden.

Drei aufeinander aufbauende Laborkomplexe

Im sogenannten „Flexible Cell Lab" werden dann aus den Entwicklungen des „Chemistry Lab" große Prototypenzellen im automobilen Format abgeleitet, den Abschluss des Entwicklungsprozesses bildet das nun eröffnete „Industrial Cell Lab". Hier werden Prototypenzellen im industriellen Maßstab gefertigt: Elektrodenfertigung, Zellmontage, Elektrolytbefüllung und Finalisierung für den Einsatz des einzelnen Zell-„Stacks" in einer Auto-Batterie. Auf den modernen Produktionsanlagen können jährlich übrigens mehrere zehntausend Zellen für die Entwicklung produziert und getestet werden.
In einer zweiten Bauphase wird dann bis Ende 2024 ein zusätzliches, rund 20.000 Quadratmeter großes Test- und Erprobungszentrum gebaut. In der hier untergebrachten Batterieanlauffabrik kann dann nach Inbetriebnahme eine industrielle Großserienfertigung getestet und optimiert werden – die Produkt- und Prozessentwicklung sowie eine Reifegradabsicherung für die künftige Serienfertigung von Automobil-Batterien sind das Ziel.
Eine weiteres Standbein dieser eCampus-Erweiterung sind dann Prüfstandsanlagen, auf denen die Sicherheit und die Lebensdauer von Batterien umfassend getestet werden. Hierzu sollen auch am bisherigen Standort Nabern (Kirchheim/Teck) durchgeführte Prüffeld-Funktionen am neuen eCampus gebündelt werden.

Batteriekosten-Reduktion um über 30 Prozent

Der Vorstandsvorsitzende der Mercedes-Benz Group Ola Källenius misst dem neuen eCampus eine Schlüsselrolle in der Mercedes-Strategie bei: „Es ist unser Anspruch, auch beim elektrischen Fahren eine technologisch führende Rolle zu übernehmen. Der eCampus wird dazu beitragen, die Batteriekosten in den nächsten Jahren um mehr als 30 Prozent zu senken." – Dass übrigens auch die Anlagen des eCampus selbst hohen Nachhaltigkeitsansprüchen genügen, ist Ehrensache: Die Nutzung von Recyclingbeton spart CO_2 beim Bau, die nutzbare Dachfläche wird begrünt und zu mehr als 75 Prozent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Wärmepumpen und Kältespeicher sollen eine nachhaltige Beheizung und Klimatisierung ermöglichen, Hybridkühltürme eine effiziente Wasserversorgung. Die Zukunft fängt eben heute an. **Johannes Riegsinger**

Band-Arbeit: Die mit Elektroden-Chemie (Lithium, Nickel, usw.) beschichteten Aluminium-Trägerfolien von der Rolle werden auf Format geschnitten

Energie-Packung: Rund 200 der mit Elektroden-Packs und Elektrolyt gefüllten „Stacks" (blau) bilden am Ende eine Autobatterie

Vorführ-Effekt: Mercedes-Vorstände Markus Schäfer und Ola Källenius beim Rundgang mit Bundes-Wirtschaftsminister Robert Habeck

DAUER 041380 km TEST

Reifeprü

Mit charakterstarker Optik und kräftigem Farbton stach der Kia Sportage auf dem Redaktionsparkplatz hervor. Nur schöner Schein oder auch solides Sein? Erfahrungen aus einem Jahr in Redaktionsdiensten

[TEXT Elmar Siepen FOTOS Team AUTO ZEITUNG]

fung

B evor sich der Vorhang für die Abschluss-Vorstellung des Dauertest-Sportage hebt, hilft ein Blick in die Vergangenheit, um die Gegenwart zu verstehen. Schließlich hat der Kia Sportage ein wechselvolle Geschichte hinter sich: Das SUV, in Deutschland übrigens seit 1994 auf dem Markt, ließen die Koreaner überraschenderweise zeitweise bei Karmann in Osnabrück fertigen. Anfangs war der Sportage alles andere als ein Aushängeschild in Sachen Qualität, Verarbeitung oder Fahreigenschaften, geschweige denn ein Anwärter für vordere Plätze in Vergleichstests. Doch die zielstrebigen Asiaten ließen sich von den darüber milde lächelnden Europäern nicht beirren, verbesserten und entwickelten zielstrebig weiter, sodass sich der aktuelle Sportage der fünften Generation, bildlich gesprochen, technisch und qualitativ inzwischen so weit von seinem Urvater entfernt hat, wie es der Tacho nach einem Jahr in Redaktionsdiensten anzeigt: 41.380 Kilometer. Das ist fast so viel wie eine Erdumrundung und definitiv genug für jede Menge Berichtenswertes.

Äußerlich tritt der Sportage selbstbewusst auf mit zackigem Scheinwerfer-Design und der knalligen Zweifarben-Lackierung „Infrared-metallic + black". Zweifellos ein Hingucker. Genau geschaut haben wir aber auch auf seine Qualitäten, die im Fahrtenbuch ausführlich dargestellt und kommentiert wurden.

Reichlich Platz und ein guter Qualitätseindruck

Mit Kilometerstand 4502 kam der Koreaner von seiner ersten längeren Dienstreise zurück. Dazu schrieb Onlinerin Leslie Schraut: „In der Mittelkonsole gibt es überraschend viel Stauraum für allerlei Kleinkram." Im Anschluss dar- >

an war Redakteur Markus Bach mit dem Koreaner unterwegs und attestierte dem großzügig dimensionierten Gepäckraum (587 bis 1776 Liter Volumen) eine hohe Praxistauglichkeit: „Der Laderaum bietet bei umgelegter Rückenlehne eine durchgängig ebene Fläche. Dank der fehlenden Kante wie bei anderen Fahrzeugen lassen sich etwa große Kartons einfach nach vorn durchschieben."
Während der üblichen Benzin-Gespräche über die Dauertester im Redaktionsfuhrpark wurde es zwar oft thematisiert, aber selten niedergeschrieben: das gute Platzangebot für die Passagiere. Klaus Uckrow tat es und meinte: „ Auf langen Strecken kommen auch von der Rückbank kleine Klagen über zu wenig Platz. Der Kia wirkt auf allen Plätzen sehr luftig." Keine zwei Meinungen gab es in der Testmannschaft auch über die Verarbeitungsqualität. Die Klapperfreiheit auf schlechten Fahrbahnen lobten die Kollegen im Gleichklang mit der Güte der verbauten Innenraummaterialien und deren Passgenauigkeit.
Allerdings war es manchen Kollegen auch etwas zu viel des Glanzes, denn mehrfach wurde moniert, dass die hochglänzenden Klavierlack-Applikationen und der Bildschirm sehr schmutzempfindlich seien. „Das Armaturenbrett spiegelt sich je nach Sonnenstand in der Windschutzscheibe", kritisierte etwa Redakteur Jürgen Voigt.

Umfangreiche Sicherheitsausstattung

In Gegenzug wartete der Kia mit praktischen Details auf. So erscheint bei jeder Blinkerbetätigung ein Kamerabild im Cockpit, das den toten Winkel abbildet und somit nicht nur einen akustischen, sondern auch einen wirkungsvollen optischen Warnhinweis gibt. Dieses Ausstattungselement ist Bestandteil des „DriveWise-Park-Plus-Paket, für das die Koreaner bei Testbeginn ab 1390 Euro aufriefen. Es enthält neben dem aktiven Totwinkelassistenten zum Beispiel einen Ausparkassistenten und eine navigationsbasierte Geschwindigkeitsregelanlage. Das sind alles Dinge, die das Fahren nicht nur sicherer, sondern auch entspannter machten. Insofern war das Geld an dieser Stelle gut investiert. Allerdings schienen die

Stippvisite an der Mühle im niederländischen Haarlem. Nicht nur auf dem Weg dorthin bewies der Kia Sportage sein Reisetalent

Positiv

Der traktionsfördernde Allradantrieb und die Bergabfahrhilfe bringen den Kia in leichtem Gelände weiter

Sound-Paket: Für guten Ton sorgt auf Wunsch eine Harman Kardon-Audioanlage mit acht Lautsprechern

Der Heckwischer ruht witterungsgeschützt unter dem Dachspoiler. So kann er im Winter nicht festfrieren

Hilfreich: Beim Betätigen des Blinkers erscheint ein Kamerabild des toten Winkels im Blickfeld des Fahrers

Stopp an der Haltestelle: Der Kia Sportage auf Besuch an der Wuppertaler Schwebebahn

5 Fakten

- **Motor** Der 180-PS-Benziner läuft rau und könnte sparsamer sein, das Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe besser.
- **Fahren** Sichere Fahreigenschaften treffen dank elektronischer Dämpferkontrolle auf ordentlichen Schnellfahrkomfort.
- **Raumangebot** Das gute Platzangebot macht den Kia familien- und urlaubstauglich.
- **Ausstattung** Umfangreich und mit serienmäßigem Navi.
- **Zukunft** Mit dem Facelift kommt ein Plug-in-Hybrid mit 252 PS.

Negativ

Die Kupplung des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes verhindert sanftes Anfahren und Rangieren

Die Scheibenwischer-Automatik des Kia reagiert viel zu unsensibel auf Nieselregen oder Nebelnässe

Ein überaus biegsamer Peilstab macht die Ölstandskontrolle zur fummeligen Angelegenheit

Die Klimatisierung hat im Winter Schwierigkeiten, den Innenraum schnell auf Wohlfühltemperatur zu bringen

Systeme dem einen oder anderen Kollegen doch etwas aufdringlich zu sein. „Ständig piepst irgendwo etwas, wenn man die Systeme nicht deaktiviert", bemerkte etwa Jürgen Voigt bei Kilometerstand 5811 und schrieb: „Eine optische Warnung und Lenkradvibrationen würden mir reichen."
Mit dem optionalen Autobahnassistent inklusive Stop & Go-Funktion, Frontkollisionswarner mit Abbiegefunktion und Querverkehrswarner ist der Sportage nicht nur auf der Höhe der Zeit, sondern so manchem Konkurrenten sogar einen Schritt voraus.
Unabhängig davon sammelte der Kia Sportage eifrig Kilometer. Bei Kilometerstand 14.621 rollte er zum Ölwechselservice, der mit 341 Euro zu Buche schlug. Darin enthalten: 39 Euro für die Karosserie-Inspektion. Diese ist bei Kia nötig, um die zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung zu erhalten. Andere Hersteller berechnen dafür nichts extra. Ein Nagel im linken Hinterreifen sorgte bei Kilometerstand 17.144 zwar für einen ungeplanten, dafür aber auch nur kurzen Boxenstopp.
Unterdessen machte sich der Antrieb des Kia nicht nur Freunde. Der 1,6-Liter-Benziner erfährt >

Unterstützung von einem 48-Volt-Riemen-Starter-Generator und soll 180 PS und 245 Newtonmeter Drehmoment leisten. Die Kraftübertragung übernimmt ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Klingt eigentlich gut, doch die Eindrücke des Testteams waren keineswegs nur positiv. „180 PS, wo?“ , fragte etwa Redakteur Martin Urbanke in Anspielung auf die im oberen Drehzahldrittel oft als etwas zäh empfundene Leistungsentfaltung, während Kollege Voigt wissen wollte, wo denn der 48-Volt-Boost des Starter-Generators spürbar sei.
Dabei blieb der Kia mit gemessenen 8,8 Sekunden sogar noch 0,2 Sekunden unter der Werksangabe für den Sprint zur 100 km/h-Marke und so auch in guter Gesellschaft zu Konkurrenzmodellen. Bis 150 km/h vergingen dagegen 19,7 Sekunden. Das kann so mancher Wettbewerber besser. Ein akademischer Wert zwar, der in der Praxis aber dazu führt, dass sich etwa Überholvorgänge auf Autobahnen in die Länge ziehen können. Gibt man dann etwas mehr Gas, schaltet das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe recht früh ein bis zwei Gänge herunter und flugs ist man auf einem unerwartet hohen Drehzahlniveau unterwegs. Für Stress-empfindliche Naturen hilft hier eine gelassene Fahrweise und die Absicht, im Wesentlichen im Verkehr mitschwimmen zu wollen.
Ein ständiges Gesprächsthema war auch das Schalt- und Einkuppelverhalten des Getriebes: „Der Antrieb ist beim Anfahren und Rangieren schlecht zu dosieren“, merkte Autor Johannes Riegsinger an. Der Grund hierfür dürfte in der Kupplung zu suchen sein, denn sie stellte den Kraftschluss, frei von jeglichem Schleifmoment, stets etwas abrupt her.
Der Kraftstoff-Konsum warf angesichts der verbauten Hybrid-Technik samt Segelfunktion im ECO-Modus ebenfalls Fragen auf. Ein Testverbrauch von 8,7 Liter Super pro 100 Kilometer auf der Auto Zeitung-Normrunde wurde in diesem Segment von diversen Konkurrenten unterboten. Zügiges Vorankommen produzierte gar Verbräuche in Richtung zehn Liter. Es brauchte auf 100 km/h limitierte, verkehrsarme Autobahnen in den Niederlanden, um mit weniger als

Der moderne Kia auf Historien-Tour: Im Museum von Noordwijk ist zu sehen, wie es früher war

Hoher Nutzwert: großer Gepäckraum mit ebener Ladefläche

Hingucker: Bumerang-förmige Tagfahrleuchten

Gelungen: Nahezu selbsterklärende Bedienung und dem Fahrer zugewandter Bildschirm

sieben Litern auszukommen. Wie gut, dass Kia für den Sportage noch andere Antriebe im Portfolio hat, denn in der Summe will der Eindruck, den der 1.6 T-GDI EcoDynamics + AWD hinterlässt, so gar nicht zu den übrigen positiven Eigenschaften des Koreaners passen. Diese machten sich unabhängig vom Antrieb etwa auf Langstrecken bemerkbar. Die adaptiven Dämpfer, die ihre Dämpfungskraft unterwegs an die Fahrbahnbeschaffenheit anpassen (Serie in der GT-Ausstattung des Testwagens), sorgten für einen passablen Schnellfahrkomfort und auch die Sitzbelüftung vorn (ebenfalls Serie in der GT-Variante) trug zum Wohlbefinden der Passagier bei. Sensiblere Naturen empfanden allerdings die Abrollgeräusche der Bereifung im Format 235/50 R 19 als etwas störend. Trotzdem lautet das Resümee am Ende des Dauertests: Reifeprüfung bestanden. ■

AUTO ZEITUNG VERBRÄUCHE

WLTP-Verbrauch	6,8 l S / 100 km
TESTVERBRAUCH	**8,7 l S / 100 km**
CO_2 (lt. Test / WLTP)	206 / 161 g/km
Reichweite (Test)	620 km

[1] Werksangabe

Kosten [1]	
Testwagenpreis	49.680 €
Werkstattkosten[2]	440 / 640 €
Wertverlust	4909 / 5503 €
HP / VK Typklassen	19 / 21
HP & VK Kosten	1016 / 1317 €
Steuer	183 €
Kraftstoffkosten[3]	1583 / 3167 €
Gesamtkosten	**3222 € / 5307 €**
Gesamtkost. inkl. Wertverlust	**8131 € / 10.610 €**
Kosten pro Kilometer [1]	**0,32 / 0,27 €** 0,81 / 0,53 € inkl. Wertv.

[1] pro Jahr bei 10.000 / 20.000 km Laufleistung und vierjähriger Nutzung; [2] Wartungskosten pro Jahr einschl üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ADAC-Schätzung; Wertverlust ermittelt durch die DAT (Deutsche Automobil Treuhand); [3] Preisgrundlage: Strom: 0,50 €/kWh; Benzin: 1,82 €/l, Diesel: 1,62 €/l

Technische Daten

4-Zylinder, Turbo, 4-Ventiler, 48-V-Mild-Hybrid (Riemen-Starter-Generator), 1598 cm3, 132 kW / 180 PS bei 5500 /min, 265 Nm bei 1500 – 4500 /min, 7-Gang, Doppelkupplung, Allradantrieb, Fahrwerk vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ECS (ESP) Bremsen: vorn: innenbel. Scheiben, h.: Scheiben; ABS, Bremsassistent; Bereifung rundum: 235/50 R 19 V, Continental Premium Contact 6; Felgen rundum: 7,5 x 19; L/B/H 4515 / 1865 (2082)[2] / 1650 mm, Radstand 2680 mm, Leergew./Zuladung: 1668 / 542 kg, Kofferraumvol.: 562 – 1751 l, Anhängelast (gebremst/ungebr.) 1650/750 kg; Dachlast: 100 kg; Stützlast: 100 kg; Typklassen (HP/VK/TK): 19 / 21 / 21; Euro-6d-Norm, Messwerte: 0-100 km/h: in 8,8 s, Höchstgeschwindigkeit[1]: 201 km/h, CO_2-Ausstoß[1]: 161g/km; Grundpreis [3]: 39.150 €, Testwagenpreis[3]: 49.680 €

[1] Werksangaben; [2] Breite mit Außenspiegeln; [3] bei Testbeginn

Connectivity

Prima: Das Navigationssystem zählt zum Serienumfang. Sieben Jahre lang gibt es kostenlose Karten-Updates „over the air“. Die Zieleingabe über die Spracherkennung funktioniert sehr gut. Über ein Smartphone und die Kia Connect App lassen sich diverse Online-Dienste nutzen, zum Beispiel Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Audioanlage von Harman Kardon (Sound-Paket: 590 Euro) klingt klasse. An den Seiten der Vordersitze gibt es USB-Ladebuchsen.

FAZIT

Elmar Siepen

Der Kia Sportage 1.6 T-GDI EcoDynamics+ AWD ist ein sehr solides Auto mit gutem Platzangebot, umfangreicher Serienausstattung und pfiffigen Detaillösungen. Die Fahreigenschaften sind ordentlich, vor allem im Winter lernt man den Allradantrieb zu schätzen. Der Antrieb birgt aber Verbesserungspotenzial in puncto Leistungsentfaltung, Getriebe-Abstimmung und Verbrauch. Letzterer trübt auch die Kostenbilanz des koreanischen Kompakt-SUV. Das inzwischen erfolgte Facelift brachte Änderungen am Antrieb. Im Zuge dessen erfuhr die Mild-Hybrid-Variante des Sportage Optimierungen für den Verbrennungsprozess und Maßnahmen zur Reibungsreduzierung. Inwieweit sich das auf den Verbrauch auswirkt, klärt ein späterer Test.

Windgeschützt durch die Dünen. Sonst zeigt sich der Kia gegenüber Seitenwind absolut unempfindlich

So läuft die Klimaanlage lange rund

Autofahren bei Hitze ist nicht nur unangenehm, sondern schlägt auch auf die Konzentrationsfähigkeit. Das sollte man beachten

Endlich lockt der Sommer wieder mit Sonnenschein und hohen Temperaturen, im Auto allerdings kann diese Jahreszeit gern mal zur Qual werden: Durch die vielen Glasflächen erhitzt sich der Innenraum des Fahrzeugs sehr stark. Das kann gefährlich werden, denn wie Statistiken zeigen steigt mit der Temperatur im Auto auch das Unfallrisiko. Die Konzentrationsfähigkeit nimmt bei Hitze stark ab. Deswegen ist der Einsatz der Klimaanlage nicht nur angenehm, sondern sogar ratsam.

Wie funktioniert die Klimaanlage im Auto?

Die Klimaanlage im Auto arbeitet im Prinzip ähnlich wie ein Kühlschrank, dessen Kältemittel durch Änderung seines Aggregatzustands Wärme aufnehmen und wieder abgeben kann. Zunächst wird das Kältemittel in der Klimaanlage im gasförmigen Zustand vom Klimakompressor angesaugt und unter Druck gesetzt. Dadurch erwärmt sich das Gas, das anschließend in einem Kondensator abgekühlt wird und sich wieder verflüssigt. Ein Trockner entzieht dem Kühlmittel gegebenenfalls Wasser, bevor das Kältemittel durch ein Expansionsventil nach und nach in einen Verdampfer geleitet wird. Da hier nun der Druck fehlt, wird das Kältemittel wieder gasförmig. Beim Wechsel des Aggregatzustands wird jedoch Wärme benötigt, die der am Verdampfer entlangströmenden Luft entzogen wird. Die abgekühlte Luft wird in den Innenraum geleitet – und für das nun wieder gasförmige Kühlmittel beginnt der Kreislauf von vorn.

Im Winter verringert die Klimaanlage auch den Feuchtigkeitsgehalt in der Luft und verhindert so, dass die Scheiben beschlagen

Klimaanlage richtig einstellen: Wie kalt soll es sein?

Am meisten profitiert man von der Klimaanlage im Auto, wenn man die Temperatur maximal sechs Grad kälter einstellt, als die Außentemperatur beträgt. Das sorgt für Wohlbefinden, treibt den Spritverbrauch aber nicht unnötig in die Höhe. Wer das Auto zudem sehr stark herunterkühlt, hat beim Aussteigen oft das Gefühl, wie gegen eine Wand zu laufen und könnte bei dem sehr starken Temperaturwechsel Kreislaufprobleme bekommen. Ist das Auto stark aufgeheizt, sollte der Innenraum vor Fahrtbeginn zudem kurz durchgelüftet werden. Während die Klimaanlage läuft, sollten Türen und Fenster allerdings geschlossen bleiben, da die gekühlte Luft sonst direkt wieder entweicht.

Die Klimaanlage auszuschalten und stattdessen Fenster zu öffnen, um Kraftstoff zu sparen, ist aber auch nicht ratsam, denn durch das geöffnete Fenster erhöht sich der Luftwiderstand und damit auch der Spritverbrauch. Zudem kann die Nichtbenutzung der Klimaanlage mehr Schäden zur Folge haben, als Kosten gespart werden: Obwohl sie abgeschaltet ist, wird ihr Riemen vom Verbrennungsmotor angetrieben. Wenn die Anlage dauerhaft ausgeschaltet ist, wird die Verdichterwelle nicht ausreichend geschmiert, wodurch sie undicht werden kann. Die Reparatur wird dann umso teurer. Besser ist es zum Beispiel, die Klimaanlage im Umluftbetrieb laufen zu lassen. Das reduziert nicht nur ihre Verunreinigung: Die schon vorgekühlte Luft kühlt sich zusätzlich schneller ab als warme Luft von außen, sodass Energie gespart wird.

Wie viel Sprit verbraucht die Klimaanlage?

Durch den Klimakompressor erhöht sich der Arbeitswiderstand des Motors, wodurch der Spritverbrauch steigt. Je nach Fahrweise, Aufbau der Klimaanlage, Temperatur und Motor kann sich der Verbrauch bei Autobahnfahrten um 0,5 bis 1,0 oder im zähen Stadtverkehr sogar um bis zu 3,0 Liter im Schnitt erhöhen. Moderne Klimaanlagen passen ihre Leistung jedoch dem Kühlbedarf an, wodurch der Mehrverbrauch wiederum verringert wird.

Wie oft muss die Klimaanlage gewartet werden?

Viele Autofahrer unterliegen dem Irrglauben, eine Klimaanlage sei wartungsfrei. Das stimmt nicht. Da die Klimaanlage im Betrieb etwa acht bis 15 Prozent ihres Kältemittels pro Jahr verliert, empfiehlt sich eine Wartung etwa alle zwei Jahre. Nur damit geht man auf Nummer sicher, dass genügend Kältemittel im Kühlkreislauf vorhanden ist, alle Bauteile einwandfrei funktionieren und Bakterien, Pilze oder sonstige Keime keine Chance haben. Spätestens wenn die Kühlleistung abnimmt, ist es höchste Zeit, die Werkstatt aufzusuchen, da der Kühlkreislauf eventuell ein Leck hat. Im Vergleich zu den Kosten möglicher Schäden ist der Werkstattservice günstig und gut investiertes Geld. Wichtig: Der Klimaservice ist in der üblichen Kfz-Inspektion nicht vorgesehen, er muss separat gebucht werden.

Was kostet die Wartung der Klimaanlage?

Die meisten Werkstätten bieten die Wartung der Klimaanlage schon zu Preisen zwischen 50 und 100 Euro an. Vergleicht man dies mit Reparaturkosten bei defekten Klimaanlagen, die schnell in die 1000er gehen können, ist die Wartung tatsächlich günstig. Bei manchen Händlern ist die Wartung Teil einer Inspektion, allerdings nicht immer, darüber sollte man sich vorher in seiner Werkstatt erkundigen.

Kann ich die Wartung selber machen?

Für die Wartung der Klimaanlage im Auto werden spezielle Servicegeräte und Schulungen benötigt, das kann man also nicht einfach zu Hause selbst erledigen. Im Gegenteil: Wird die Anlage falsch gewartet, können teure Schäden die Folge sein. Man kann die Klimaanlage aber selber reinigen, um Keimen vorzubeugen oder sie zu beseitigen.

Gerade im Sommer sind Autofahrer dankbar für die Klimaanlage im Auto. Aber: Sie muss regelmäßig gewartet werden

Klimaanlage selbst pflegen durch richtige Nutzung und Desinfektion

Pilze oder Schimmel in der Klimaanlage sorgen nicht nur mit der Zeit für unangenehmen Gerüche, sie sind auch gesundheitsschädlich. Dem kann glücklicherweise schon mit richtiger Handhabung vorgebeugt werden: Die Klimaanlage sollte einige Minuten vor Fahrtende abgeschaltet werden, während das Gebläse aber weiterläuft. So kann mögliches Kondenswasser noch verdunsten und dem Pilzbefall oder unangenehmen Gerüchen vorgebeugt werden. Zudem ist es ratsam, die Klimaanlage zwischen den Wartungsintervallen einmal jährlich oder nach Bedarf zu desinfizieren. Hierfür gibt es im Handel spezielle Schäume oder Sprays, die einfach anzuwenden sind. Übrigens: Auch der Pollenfilter kann eine Brutstätte für Schimmel sein. Er sollte etwa einmal im Jahr gewechselt werden. Mit etwas Geschick können den Wechsel auch Hobbyschrauber vornehmen.

Welche Kältemittel gibt es eigentlich?

Für die Klimaanlage im Auto sind verschiedene Kältemittel erhältlich. Die wohl bekanntesten sind R1234yf und R134a. Letzteres, das in Autos bis Ende 2011 ausschließlich eingesetzt wurde, ist seit 1. Januar 2017 für Neuwagen gesetzlich verboten. Bei beiden Stoffen handelt es sich um Fluorkohlenwasserstoffe (FKW). Der Nachfolger R1234yf wurde groß in den Schlagzeilen diskutiert, da sich einige Autobauer, etwa Daimler, weigerten, das stark ätzende und hochentzündliche Kältemittel in ihren Klimaanlagen zu verwenden. Die Autobauer haben in diesem Zug entschieden, auf das Kältemittel R744 umzurüsten, das ebenfalls als Nachfolger für R134a diskutiert wurde. Das Kohlenstoffdioxid-Kältemittel ist nicht entflammbar, die Kosten für die Umrüstung der Klimaanlagen liegen für die Hersteller jedoch deutlich höher. In älteren Fahrzeugen befindet sich manchmal noch das Kältemittel R12 (Frigen), das allerdings schon vor Jahren verboten wurde, da es hochgradig umweltschädlich ist.

Da die Kältemittel für die Klimaanlage jeweils unter unterschiedlichen Bedingungen (Druck, Temperatur etc.) arbeiten, dürfen sie nicht gemischt werden. Auch ein Austausch des jeweiligen Kältemittels durch ein anderes ist nicht möglich, da die Klimaanlagen für den jeweiligen Typ konstruiert sind. Alle Autos, deren Klimaanlage noch mit R134a betrieben wird, können das Kältemittel weiterhin nutzen.

Adele Moser

Fotos: imago

Günstigere Preise auch gebraucht, mehr Platz und Fahrkomfort, auch als Diesel und Plug-in-Hybrid

Weniger Fahrdynamik als der Macan, nicht mängelfrei, magere Basisausstattung

MAGERE AUSSTATTUNG in der Basisversion, nicht mal Aluräder serienmäßig

NUR NOCH BENZINER ab 2018: Porsche strich seinerzeit die Diesel-Varianten

BESSERE AUSSTATTUNG als der Audi, LED-Scheinwerfer und Alu-Räder waren Serie

Hohe Fahrdynamik und fahrerorientiertes Cockpit, gute Verarbeitung. Und: Es ist ein Porsche

Hohe Preise und weniger Fahrkomfort, etwas weniger Platz, auch nicht mängelfrei bei der HU

GTÜ Auf Basis von 7,2 Mio Prüfergebnissen

Einmal im Leben einen Porsche besitzen – das ist selbst mit einem gebrauchten Macan ein teures Vergnügen. Ähnlichen Spaß bietet der technisch eng verwandte, aber deutlich günstiger gehandelte Audi Q5

Premium-Autos sind teuer, ein Porsche ist noch teurer. Das zeigt sich auch bei diesem Gebrauchtwagen-Vergleich. Obwohl der 2014 vorgestellte Macan im Prinzip noch auf dem Vorgängermodell des aktuellen Q5 basierte, lagen seine Neupreise immer deutlich über denen des Ingolstädters. Jetzt rächt sich aber die schwäbische Sparsamkeit: Weil der in die Jahre gekommene Porsche die ab Juli in der EU geltenden Vorschriften zur Cyber-Sicherheit nicht mehr erfüllen kann, wird der Verbrenner-Macan anders als geplant hierzulande aus dem Angebot gestrichen.

Diese Lücke soll in Europa ausschließlich mit der neuentwickelten elektrischen Variante gefüllt werden, die nicht jedem Fan gefallen wird. Vielen bleibt nur der Weg auf den Gebrauchtwagenmarkt, was dort die Preise weiter in die Höhe treibt. Schon heute wird ein vier Jahre alter Macan im Durchschnitt knapp 13.000 Euro teurer gehandelt als ein vergleichbarer Audi Q5. Lohnt es sich, diesen Aufschlag zu zahlen?

Der Macan ist flacher und breiter als der Audi Q5

Das Gefühl, einen Porsche zu fahren, ist natürlich unbezahlbar. Trotz technischer Verwandtschaft mit dem Audi ist die Sportwagen-Kompetenz des Stuttgarter Herstellers auch im Macan spürbar. Der Fahrer sitzt ein paar Zentimeter niedriger als im Q5 und fühlt sich stärker ins Auto eingebunden. Der Macan ist flacher, länger und breiter als der Audi. Das Fahrwerks-Set-up des Stuttgarters ist dazu viel stärker auf Dynamik getrimmt. Die Lenkung arbeitet präzise, das Fahrzeug bleibt stoisch in der Spur und erlaubt höhere Kurvengeschwindigkeiten als der Q5. Im Vergleichstest der AUTO ZEITUNG holte ein Basis-Macan auf dem Handlingkurs gegenüber einem gleich starken Audi Q5 satte 3,4 Sekunden heraus. Und in der Slalomgasse war er 3,6 km/h schneller unterwegs. Wer in diesen Kategorien denkt, kommt am Porsche nicht vorbei.

Natürlich ist aber auch der Audi kein Verkehrshindernis. Allerdings ist er mehr auf Komfort ausgelegt als der Porsche, der besonders harte Schläge stärker an die Insassen weitergibt. Und das dynamische Potenzial des Macan hat auch einen Preis an der Tankstelle: Im Vergleichstest kam der Stuttgarter mit einem zwei Liter großen Vierzylinder auf einen Verbrauch von 10,2 Liter. Beim Ingolstädter mit nahezu identischem Triebwerk waren es nur neun Liter auf 100 Kilometern. Zusätzlicher Kostenfaktor: Die meisten Porsche-Motoren verlangen nach teurem Super Plus.

Auch beim Platzangebot gibt es Unterschiede: Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Reihe geht es im Macan etwas enger zu. Am deutlichsten zeigt sich das bei der Beinfreiheit im Fond. Beim Gepäckraumvolumen hat der Audi mit 550 bis 1550 Liter ebenfalls >

Die Variante

AUDI Q5 SPORTBACK Die Coupé-Version kam erst 2021 auf den Markt und wird teuer gehandelt

Der Laderaum fasst 550 bis 1550 Liter. Elektrische Klappe als Option

Modellgeschichte

Der erste Q5 kam 2008 als zweites SUV von Audi nach dem Q7 auf den Markt. Anfang 2017 folgte die zweite Generation, die im Sommer 2020 ein Facelift mit neuen Motoren erhielt. 2021 erschien mit dem Q5 Sportback eine Coupé-Version.

Empfehlenswerte Antriebe

Den Q5 gab es bis 2020 häufig als Diesel (TDI) mit vier oder sechs Zylindern, darunter auch den sportlichen SQ5. Daneben waren ein Vierzylinder-Turbobenziner und zwei Plug-in-Hybride (TFSI e) im Angebot. Bis auf den Basisdiesel (163 PS) alle mit quattro-Allrad.

Modell	45 TFSI quattro	55 TFSI e quattro	45 TDI quattro
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4 / 4, Turbo	4/4, Turbo+E-Motor	6 / 4, Turbodiesel
Hubraum cm³	1984	1984	2967
Leistung kW/PS.	180 / 245	270 / 367	170 / 231
Max. Drehmoment Nm	370	500	500
Verbrauch l/100 km (NEFZ)	7,1 S	2,0 S	6,1 D
Höchstgeschw. km/h	237	239	228

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Bis zum Facelift 2020 hatte der Q5 Bi-Xenon-Scheinwerfer, LED-Scheinwerfer waren optional. Zur Serienausstattung gehörte aber eine Klimaautomatik. Aluräder gab es nur in höheren Ausstattungen und als Extra. Ein größerer Kraftstofftank mit 70 Liter Volumen wurde ebenfalls gegen Aufpreis angeboten.

Preise/Laufleistung

Modell	40 TFSI quattro	55 TFSI e quattro	45 TDI quattro
2018	25.750 € / 87.000 km	–	–
2019	26.400 € / 74.000 km	28.850 € / 74.000 km	27.100 € / 90.000 km
2020	29.650 € / 61.000 km	30.800 € / 61.000 km	30.450 € / 74.000 km

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)

GTÜ Prüferfahrung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	>9
Fahrwerk	besser	schlechter	besser	besser	besser
Lenkung / Spurstangen	besser	besser	besser	besser	besser
Bremsanlage	besser	besser	besser	besser	besser
Karosserie Bodengruppe	besser	besser	besser	besser	besser
Licht / Elektrik	besser	besser	besser	besser	besser
Ölundichtigk. Motor / Antrieb	schlechter	schlechter	schlechter	schlechter	schlechter
Abgasanlage	besser	besser	besser	besser	besser

Der Audi Q5 besteht die Hauptuntersuchung meist ohne Probleme. Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe sind aber auch bei jüngeren SUV nicht selten.

Die häufigsten Mängel
Ölfeuchte Motoren und Getriebe, eingerissene Staubmanschetten, verschlissene Bremsen und Reifen, Gummilager der Querlenker beschädigt

Durchschnitt, besser, schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, keine Angabe zur Mängelstatistik

Fotos: Daniela Loof

Audi Q5

Porsche Macan

Tadellos verarbeitetes Cockpit mit leichter Bedienbarkeit. Die digitalen Instrumente gab es gegen Aufpreis. Besseres Platzangebot im Fond, LED-Scheinwerfer als Option, Serie war Bi-Xenon-Licht

Sehr gut verarbeitetes Cockpit mit noch vielen Schaltern und Knöpfen. Der Fahrer fühlt sich gut ins Auto eingebunden. Weniger Beinfreiheit im Fond, serienmäßige LED-Scheinwerfer im Porsche Macan

mehr zu bieten als der Porsche mit 500 bis 1500 Liter. Die erlaubte Anhängelast liegt bei beiden SUV je nach Antrieb bei bis zu 2,4 Tonnen. Apropos Antrieb: Beide SUV sind ab Werk mit einem Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen ausgestattet. Auch ein Allradantrieb gehört fast immer dazu – einzige Ausnahme ist der Q5 mit 163 PS starkem Einstiegs-Diesel. Das Triebwerk ist zwar für kostenbewusste Autofahrer keine schlechte Wahl, viel Fahrspaß darf man aber nicht erwarten. Mehr Freude bereiten die Sechszylinder-Turbodiesel ab 231 PS.

Seit 2018 gibt es keine Diesel mehr im Macan

Porsche hat sich bereits 2018 komplett vom Skandal-geschädigten Selbstzünder verabschiedet. Seitdem hat man nur die Wahl zwischen Benzinern mit vier oder sechs Zylindern bis 440 PS. Die Top-Modelle Turbo und GTS sind auch im Unterhalt sehr teuer. Wer sich etwas gönnen will, ist mit dem 380 PS starken Sechszylinder-Macan gut bedient.
Der stärkste Audi wird von einem Plug-in-Hybrid mit vier Zylindern und 367 PS angetrieben, er ist aber auf langen und schnellen Strecken mit dann leerem Akku sehr durstig. Hier ist ein sparsamer Turbodiesel die beste Wahl. Sonst findet sich im Audi-Portfolio bis zum Facelift 2020 nur ein Vierzylinder-Turbobenziner mit 245 PS.
Bei Verarbeitung und Materialqualität bewegen sich beide SUV auf einem sehr hohen Niveau – mit leichten Vorteilen für den Ingolstädter. Die Bedienung ist hier wie da unproblematisch und noch nicht überdreht. Die Serienausstattung erfüllt jeweils Grundbedürfnisse, viel mehr aber auch nicht. Bei den Prüfungen der GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung zeigen beide SUV wenige, aber typische Probleme: Ölende Motoren treten auch bei jüngeren Exemplaren auf. Hier hilft nur ein gründlicher Check. **Klaus Uckrow**

FAZIT: *Für sportliche Fahrer ist der Porsche Macan die erste Wahl. Der deutlich günstigere Audi Q5 ist praktischer und komfortabler, verfügt aber nicht über das spezielle Image der Sportwagenmarke.*

500 bis 1500 Liter großer Laderaum. Elektrische Heckklappe serienmäßig

Modellgeschichte

Das kleinste SUV von Porsche auf Basis des ersten Audi Q5 erschien 2014. Beim Facelift 2018 entfielen alle Dieselmotorisierungen. Seit Anfang 2024 wird dieser Macan in Europa nicht mehr angeboten, sondern nur der vollelektrische Nachfolger.

Empfehlenswerte Antriebe

Beim Facelift 2018 flogen alle Turbodiesel aus dem Macan. Zunächst gab es nur einen Vierzylinder-Turbobenziner, dann folgten der S mit sechs Brennräumen und der Turbo. Der GTS mit 380 PS ist sehr straff abgestimmt. Alle Macan haben Allrad.

Modell	2.0	S 3.0	Turbo
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4 / 4; Turbo	6 / 4; Turbo	6 / 4; Biturbo
Hubraum cm³	1984	2995	2894
Leistung kW/PS.	180 / 245	260 / 354	324 / 440
Max. Drehmoment Nm	370	480	550
Verbrauch l/100 km (NEFZ)	8,1 SP	8,9 SP	9,8 SP
Höchstgeschw. km/h	225	254	270

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Eine Drei-Zonen-Klimaautomatik, Multimedia mit Navigationssystem, Teilleder-Sitze, Aluräder und LED-Scheinwerfer (ab 2018) hat der Porsche serienmäßig. Sinnvoll ist ein größerer Tank (75 statt 65 Liter). Auch eine Sitzheizung für vorn gab es beim Porsche Macan nur als Option.

Preise/Laufleistung

Modell	2.0	S 3.0	Turbo
2018	37.100 € / 87.000 km	–	–
2019	39.950 € / 74.000 km	43.650 € / 74.000 km	56.950 € / 74.000 km
2020	42.050 € / 61.000 km	46.250 € / 61.000 km	60.900 € / 61.000 km

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)

GTÜ Prüferfahrung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	9<
Fahrwerk	besser	besser	besser	besser	
Lenkung / Spurstangen	besser	besser	besser	besser	
Bremsanlage	besser	besser	besser	besser	
Karosserie Bodengruppe	besser	besser	besser	schlechter	
Licht / Elektrik	besser	besser	besser	besser	
Öldichtigk. Motor / Antrieb	besser	schlechter	schlechter	schlechter	
Abgasanlage	besser	schlechter	schlechter	besser	

Die bei der GTÜ zur Hauptuntersuchung vorgeführten Macan befinden sich meist in gutem technischen Zustand. Aber auch jüngere Exemplare können Mängel aufweisen – ein Check empfiehlt sich.

Die häufigsten Mängel
Ölfeuchte Motoren, einseitig abgefahrene Reifen, verschlissene Bremsen, Staubmanschette eingerissen, undichte Abgasanlage.

Durchschnitt, besser, schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, keine Angabe zur Mängelstatistik

Die Last mit der Stützlast

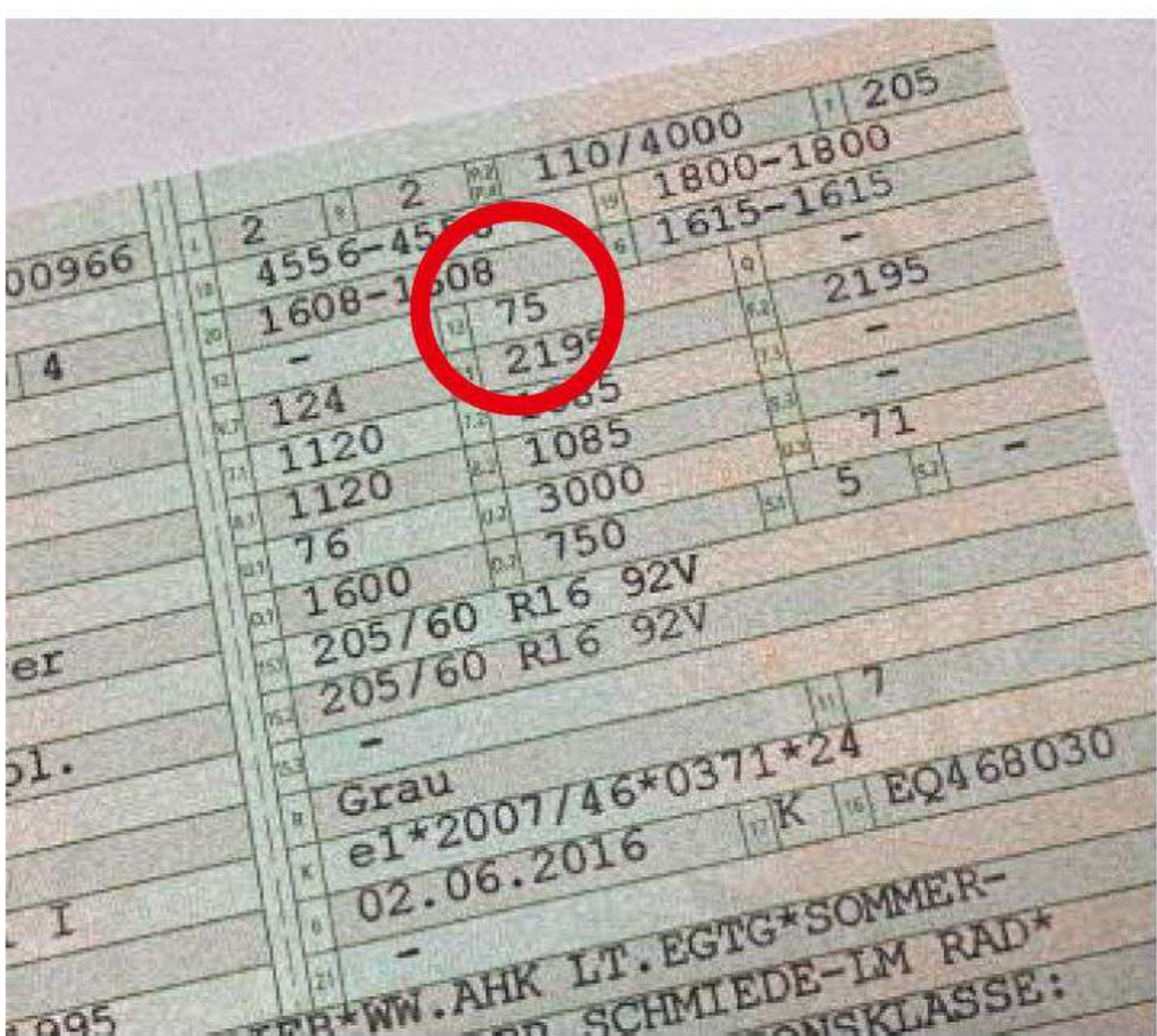
Wer die Anhängerkupplung zum Lasten-Ziehen oder für einen Fahrradträger nutzt, muss einiges beachten – auch die zulässige Stützlast

Die Urlaubsreise ist für Familienautos oft eine besondere Herausforderung. Manch ein Fahrzeug mutiert sogar zum „Schwerlasttransporter". Vollbesetzt, gut bepackt und mit Fahrrädern behängt, nehmen viele auch noch den Camper mit.
Neben der erlaubten Anhängelast, also der eigentlichen Masse des Anhängers (Zuggewicht), muss man beim Gespann-Betrieb auch auf die Stützlast achten. Das ist jenes maximale Gewicht, das von oben auf die Anhängerkupplung des Autos wirkt. Diese sollte unter keinen Umständen überschritten, sondern möglichst eingehalten werden, denn genau das hilft, das Gespann zu stabilisieren. Faustformel: Die Stützlast sollte mindestens vier Prozent des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers betragen. Beim kleinen Lastenanhänger mit 500 Kilogramm sind das 20, beim Wohnwagen mit 1,8 Tonnen 72 Kilogramm Stützlast. Wichtig: Der Fahrzeughersteller schreibt die maximale Stützlast für jedes Modell vor. Diese findet man zum Beispiel im Fahrzeugschein (unter Punkt 13) und darf keinesfalls überschritten werden.

Stützlast der meistverkauften Autos

	Modell	Variante	Leistung kW / PS	Stützlast in kg	Preis ab
1	VW Golf	Variant 1.5 TSI	85 / 115	80	32.380 €
2	VW Tiguan	2.0 TDI 4Motion	142 / 193	100	49.055 €
3	VW T-Roc	1.0 TSI	85 / 115	80	27.085 €
4	BMW X1	sDrive18i	100 / 136	80	43.500 €
5	Fiat 500	500X 1.5 GSE Hybrid DCT	96 / 130	60	28.990 €
6	Opel Corsa	1.2	55 / 75	55	20.300 €
7	Mini	One	100 /136	75	23.100 €
8	VW Polo	1.0	59 / 80	50	21.590 €
9	BMW 4er	420i Coupé	135 / 184	75	52.900 €
10	VW ID.4	Pure	125 / 170	75	40.335 €
11	Skoda Enyaq	85x	210 / 286	75	51.150 €
12	Cupra Formentor	1.5 TSI	110 / 150	80	38.350 €
13	Audi A3	allstreet 35 TDI	110 / 150	80	41.000 €
14	Opel Astra	Sports Tourer 1.5 Diesel	96 / 130	80	34.160 €
15	VW Passat	Variant 2.0 TDI	90 / 122	90	41.745 €
16	Opel Mokka	1.2 DI Turbo	74 / 100	55	25.950 €
17	Seat Leon	1.0 TSI FR	81/ 110	80	30.030 €
18	BMW 3er	318i Steptronic	115/ 156	75	45.200 €
19	Tesla Model Y	Model Y	220 / 299	100	44.990 €
20	Mercedes E-Klasse	E 220 d T-Modell	162 / 220	84	66.819 €
21	Skoda Octavia	Combi 2.0 TDI	110 / 150	80	43.190 €
23	BMW X3	xDrive20i	135 / 184	100	55.900 €
24	Audi A4	Avant 30 TDI	100 / 136	80	46.600 €
25	Volvo XC60	B5 Plus Black Edition AWD	184 / 250	100	58.390 €

Stützlast lieber messen statt schätzen

Schätzwerte sind hier wenig zielführend, da im Ernstfall sich sowohl eine viel zu große Stützlast als auch eine negative Stützlast rächen kann. Denn drückt eine zu schwere Deichsel das Heck des Zugfahrzeugs nach unten oder hebelt dieses nach oben aus, dann entstehen große Nachteile bei der Traktion, beim Bremsverhalten sowie bei der Fahrzeugstabilität. Gut beraten ist, wer schon bei der Beladung die Stützlast kontrol-

Transportboxen für die AHZV dürfen nicht überladen werden (o. li.). Die zulässige Stützlast steht im Kfz.-Schein unter Pkt. 13 (o. re.). Preiswert: Die Stützlast lässt sich mit einer Personenwaage ermitteln (u. li.). Eine professionelle Radlast- und Deichselwaage wie die Reich Weiht Control II kostet ab ca. 150 Euro

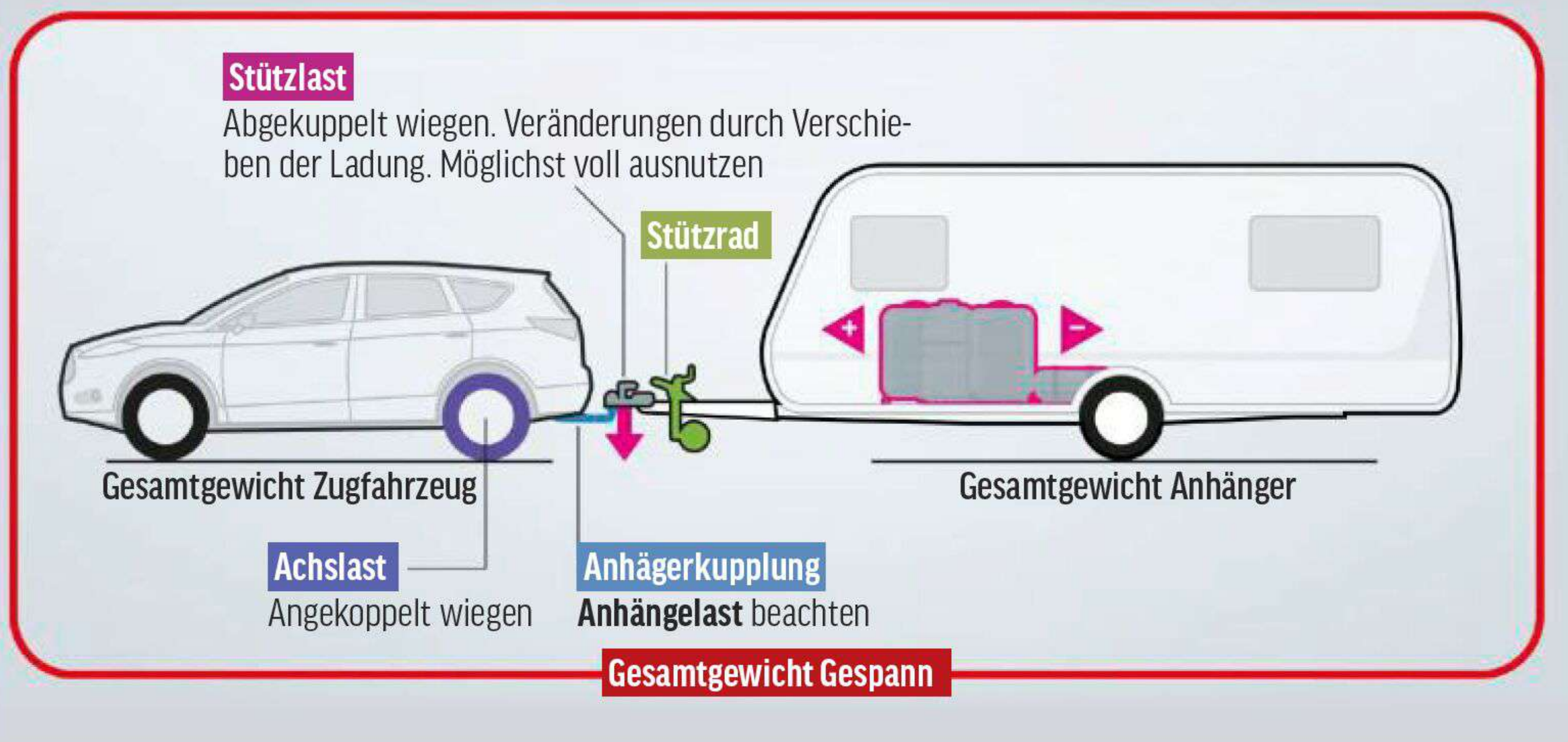
Zwölf Autos mit sehr hoher Stützlast

	Modell	Stützlast in kg
1	VW Amarok Doppelkabine 2.0 TDI 4Motion	210
2	Land Rover Range Rover Velar P400e Plug-in-Hybrid	175
3	Land Rover Range Rover Sport D300 Dynamic SE	150
4	Land Rover Discovery D250 S AWD	150
5	Audi SQ7 / SQ8	140
6	BMW X5 / X6	140
7	BMW X7 xDrive40d	140
8	Mercedes G 450 d	140
9	Mercedes GLE 63 AMG S Premium 4Matic+	140
10	Porsche Cayenne Tiptronic S	140
11	Toyota Hilux Single Cab 2.4 D-4D Duty 4x4	140
12	VW Touareg 3.0 V6 TFSI 4Motion	140

Zwölf E-Autos mit hoher Stützlast

	Modell	Stützlast in kg
1	Genesis GV70 Electrified Sport AWD	180
2	Mercedes G 580 EQ	140
3	Kia EV9	125
4	Audi SQ e-tron	100
5	BMW iX	100
6	Kia EV6	100
7	Hyundai Kona Elektro, Ionic 5, 6	100
8	Mercedes EQE	100
9	Nio EL6, EL7, ET5, ET 6	100
10	Polestar 3, 4	100
11	Tesla Model 3, S, X, Y	100
12	Volvo EC40, EX-Modelle	100

Lasten und Gewichte bei Zugfahrzeug und Anhänger

Fotos: Holger Ippen (5), Grafik ACE Auto Club Europa

liert. Dazu gibt es spezielle Deichselwaagen. Aber auch eine herkömmliche Personenwaage (aus dem Badezimmer) kann nützliche Dienste leisten. Dazu muss lediglich ein passendes Holzbrett in Höhe des Kugelkopfs zwischen Deichselklaue und Waage geklemmt werden. So lässt sich die Stützkraft akkurat messen. Achtung: Wer die Waage unter das Rangierrad stellt, erhält einen falschen Wert (Hebelgesetz).

Besonders beliebt ist die Anhängezugvorrichtung (AHZV), wie die Kupplung korrekterweise heißt, als Basis für Fahrradträger und immer häufiger auch für eine Transportbox. Auch hier darf man die Stützlast keinesfalls überschreiten. Schon bei der Wahl des Fahrradträgers lohnt es, auf das Eigengewicht zu achten. Je nach Material, Ausstattung, Größe und Klapp- oder Faltmechanismus liegt dieses zwischen 9 und 20 Kilogramm – eine enorm große Spanne. Auch bei den Fahrrädern sind die Differenzen groß: Während ein Rennrad nur sieben bis neun Kilo auf die Waage bringt, wiegen die immer beliebter werdenden Pedelecs 20 bis durchaus auch über 30 Kilogramm. Die reale Stützlast setzt sich hier also aus der Summe des Trägers plus der Fahrräder zusammen. Unser Tipp: Packtaschen, schwere Akkus und Kindersitze vor der Reise abmontieren und lieber im Fahrzeug transportieren. Das reduziert die Stützlast und hilft zudem beim Kraftstoffsparen. **Holger Ippen**

Die zwölf besten Zugfahrzeuge

	Modell	Variante	Leistung kW / PS	Anhängelast gebremst/ ungebremst	Stützlast (Kg)	Dachlast	Preis ab
1	Audi	Q5 40 TFSI quattro	150 / 204	2400 / 750	100	75	49.950 €
2	Audi	Q8 45 TDI quattro	170 / 231	2800 / 750	115	100	86.700 €
3	BMW	X2 xDrive20d	120 / 163	2000 / 750	80	75	49.950 €
4	BMW	X3 xDrive20i	135 / 184	2400 / 750	100	100	55.900 €
5	BMW	X5 xDrive50e	360 /490	2700 / 750	140	100	96.700 €
6	Land Rover	Discovery D250 AWD	183 / 249	3500 / 750	150	80	77.800 €
7	Mercedes	E 300 de 4Matic	230 / 313	2100 / 750	84	100	81.753 €
8	Mercedes	GLC 220 d 4Matic	162 / 220	2500 / 750	100	75	65.034 €
9	Mercedes	G 450 d 4Matic	285 / 387	3500 / 750	140	150	122.808 €
10	Volvo	XC60 B5 AWD	184 / 250	2400 / 750	100	100	58.390 €
11	VW	Touareg 3.0 V6 TFSI 4Motion	250 /340	3500 / 750	140	75	75.205 €
12	VW	Tiguan 2.0 TDI 4Motion	142 / 193	2200 / 750	100	75	49.055 €

High Heels, Hot Wheels

Power-SUV – die Idee hat es mittlerweile sogar in den Motorrad-Bereich geschafft. BMW M lässt es auf langen Beinen respektlos krachen. Macht das Sinn?

[TEXT Johannes Riegsinger FOTOS Hardy Mutschler]

Du bist bereit für den Pokal, entschlossen zur kompromisslosen Fahrspaß-Überdosis …

M 1000 XR: Hochfeste und leichte Kohlefaser-Räder aus dem 5090 Euro teuren M Competition-Paket, die Radial-Bremszangen mit Vierkolben-Bremssätteln sind Serie. Das Cockpit ist volldigital ausgelegt und protzt mit umfangreichen Anzeigen

Um das größte Missverständnis gleich zu Beginn auszuräumen: So ein BMW XM ist als Ego-Beschleuniger ganz und gar kein Selbstläufer, das konnte vom Redakteur im Selbstversuch zweifelsfrei geklärt werden. Zwei Meter breit, fünf Meter lang, Power-SUV in „M Sao Paulo"-Neongelb – da fliegen einem vom Gehsteig nicht gerade uneingeschränkt die Herzen zu. Der höflichste Nachbar fragt scheinheilig, wer so etwas um Himmels willen kauft – und ich falle prompt darauf herein: „USA, Naher Osten, China ...", zähle ich eifrig auf und interpretiere das kalte Schweigen meines Gegenübers als zunehmendes Verständnis, „...außerdem gäbe es neben dem zugegebenermaßen heftigen Plug-in-Hybrid-V8 auch noch einen XM 50e mit Dreiliter-Reihensechszylinder-Plug-in-Hybrid, sozusagen als sensible Version!" – Der Nachbar schaut mich entgeistert an, zeigt mir dann den Vogel. Wäre das auch geklärt ...

M wie in Mächtige Maschinen

Schön, dass wir uns an dieser Stelle nur eingeschränkt mit weichen Image-Fragen beschäftigen müssen, sondern vielmehr harten Fakten auf den Grund gehen dürfen. Nämlich: Wie fährt das? Und höchstens noch: Ist der wilde XM ein würdiger Träger des legendären M? Beide Fragen sind eng miteinander verknüpft, also rein in das neongelbe Ungetüm und Kurven suchen gehen.

Damit die Sache zusätzliche Würze bekommt, darf ein anderes M-Produkt mit andrücken, das derselben Philosophie folgt: BMW Motorrad genmanipuliert Racing-Gene und Tourenfahrer-Tradition zur M 1000 XR, sozusagen einem Power-SUV auf zwei Rädern. Die SUV-Idee ist ja längst auch bei den Motorrädern angekommen, BMW mischt da mit dem GS-Topseller munter mit oder darf gar als Erfinder gelten: lange Federwege, aufrechte Sitzposition, kurvenkompatibles Fahrwerk, Abenteuer-Spirit. Allerdings folgen auch die „Reiseenduros", wie man so ein Einspur-SUV nennt, derselben Eskalations-Logik wie die Auto-SUV-Gattung: immer mehr Gewicht, immer mehr Power, immer mehr Elektronik. BMW hat dann kurzerhand den Tausender-Vierzylinder des RR-Superbikes in ein SUV-Chassis gepackt, so die S 1000 XR erfunden und damit infernalische Drehzahlen sowie ein 170-PS-Leistungspfund fürs schnelle, aufrecht sitzende Reisen geliefert. Man ahnt, was kommen musste: Warum mit 170 PS zufrieden sein, wenn man 200 haben kann? Guten Tag, M 1000 XR! Der ganz wilde Hund, das ganz drastische Gerät.

Winglets in den Flanken der M-XR sollen für „Anpressdruck bei höheren Geschwindigkeiten" sorgen, der Shift Cam-Nockenwellenantrieb schaltet schmutzige 201 PS bei knapp 13.000 Umdrehungen frei, Traktions- und Wheelie-Kontrolle ermöglichen zusammen mit anderen Elektronik-Geistern jederzeitige Eskalationsfähigkeit. Und all das will ebenso ausgetestet werden wie die 653 PS Systemleistung des BMW XM, angerichtet mit Adaptiv-Fahrwerk, Wankstabilisierung und rasiermesserscharf geschalteten M Modi. Du bist bereit für den Pokal, entschlossen zur Fahrspaß-Überdosis. Glorreich sportlichen Großtaten >

Mit gekürztem Radstand und steilerem Lenkkopfwinkel knackig einlenken – die M 1000 XR packt Superbike-Gene ins Tourer-Segment. Die 22-Zöller des XM-Testwagens reizen das Machbare hingegen nicht aus – auch dramatische 23 Zoll wären möglich

Deutschland spielt gegen die Niederlande, wir fahren von Kurvenland nach Feuerland

steht also nichts im Weg – außer der 80-km/h-Begrenzung bis zum nächsten Ort und dem gerade anbrandenden Feierabendverkehr. Der XM kramt in diesem Auto-Alltag unschlüssig in den Programmzeilen der Antriebssteuerung, die findet einen tragfähigen Vortriebs-Kompromiss, aber keine echte Leidenschaft. Und der Hochdrehzahl-Vierzylinder der M 1000 XR knödelt knapp über Standgas dahin, unterfordert und blass.

Es dauert viele Kilometer, auf denen man sich im XM und auf der M 1000 XR komplexe Sinnfragen stellt, aber dann sind wir weit draußen im Kurvenland, und es muss gerade Deutschland gegen die Niederlande spielen, so leer ist es auf den Straßen. Feuer! – Jetzt darf der Biturbo-V8 dreckig anreißen und bekommt zu allem Übermut auch noch von der ins Ge-

Volldigitales XM-Cockpit mit neuestem BMW Infotainment-OS und detailreich inszeniertem Renn-Gefühl. Orangefarbene Elektro-Kabel als Hybrid-Verräter im Maschinenraum, solide Domstrebe als Versteifung

triebe integrierten E-Maschine gewaltige Tritte ins Kreuz, die Motorcharakteristik ist wie wenn ein M5 E-Bike fährt: sonderbar. Und unterhaltsam. Krähender Sound, fühlbare Drehzahl, dazu das humorlose Dazuschieben aus dem Elektro-Off.
Heerscharen von Regelelektronik-Bürokraten verwalten die Traktion, verteilen windeseilig und unbestechlich die Antriebsmomente zwischen den Rädern, das kluge Fahrwerk rechnet die Pfunde mit erstaunlicher Kompetenz weg. Ja, beim Anbremsen spürt man das Hineinschieben, im Slalom plaudern zart wimmernde Reifen aus, dass selbst die beste Wankstabilisierung die Physik nicht um 2,8 Tonnen betrügen kann, aber oben auf der ambientebeleuchten Leder-Schalensitz-Brücke ist das alles routiniert weit weg im Maschinenraum des Fah- >

Nass gemacht: Der XM mag brutal gehen, gegen die parallelweltige Sprint-Kompetenz der M 1000 XR hat er auf technischem Geläuf aber nichts zu melden

rens. Beeindruckend. Irgendwas in uns erinnert sich kurz an den Ur-M3 E30 oder den herrlichen E46 M3 CSL, und wir fühlen uns für einen Sekundenbruchteil leer und traurig. Aber dann sind wir eben doch wieder einfach weggetragen von der furiosen Macht dieses Boliden.
Sagen wir es so: Wenn man M-Gene als Hochdosis-Drama versteht, als kompromissloses Brillieren im optischen und technischen Grenzbereich, ist dieser BMW XM ein M-Meisterwerk und Hochtechnik-Leistungsbeweis. Wenn man das M hingegen als Fanal feinster Fahrfreude versteht, Leichtigkeit und Understatement, gepaart mit Sinn und prickelnder Bodenständigkeit, dann dürfte man dem XM verständnislos gegenüber stehen.

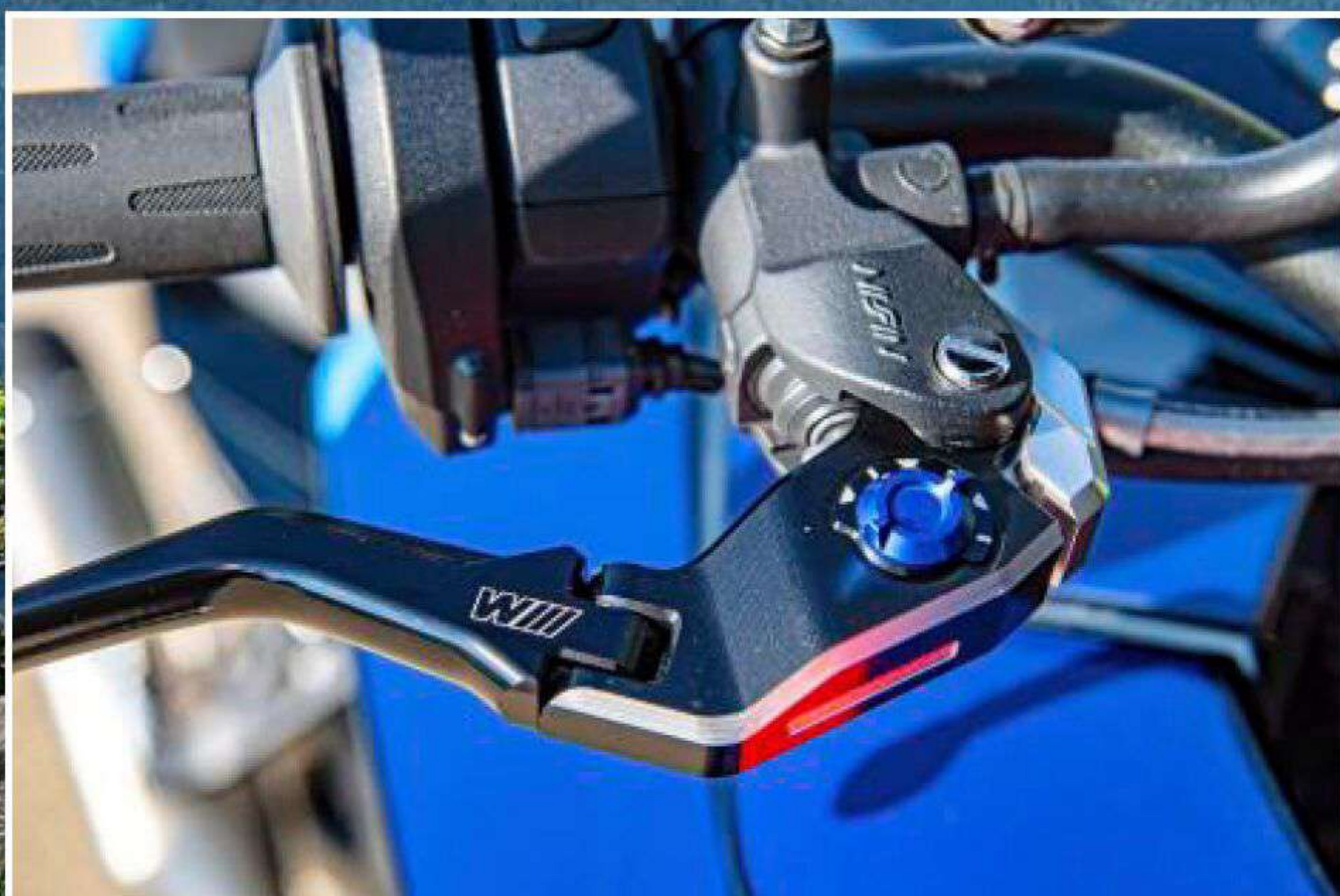
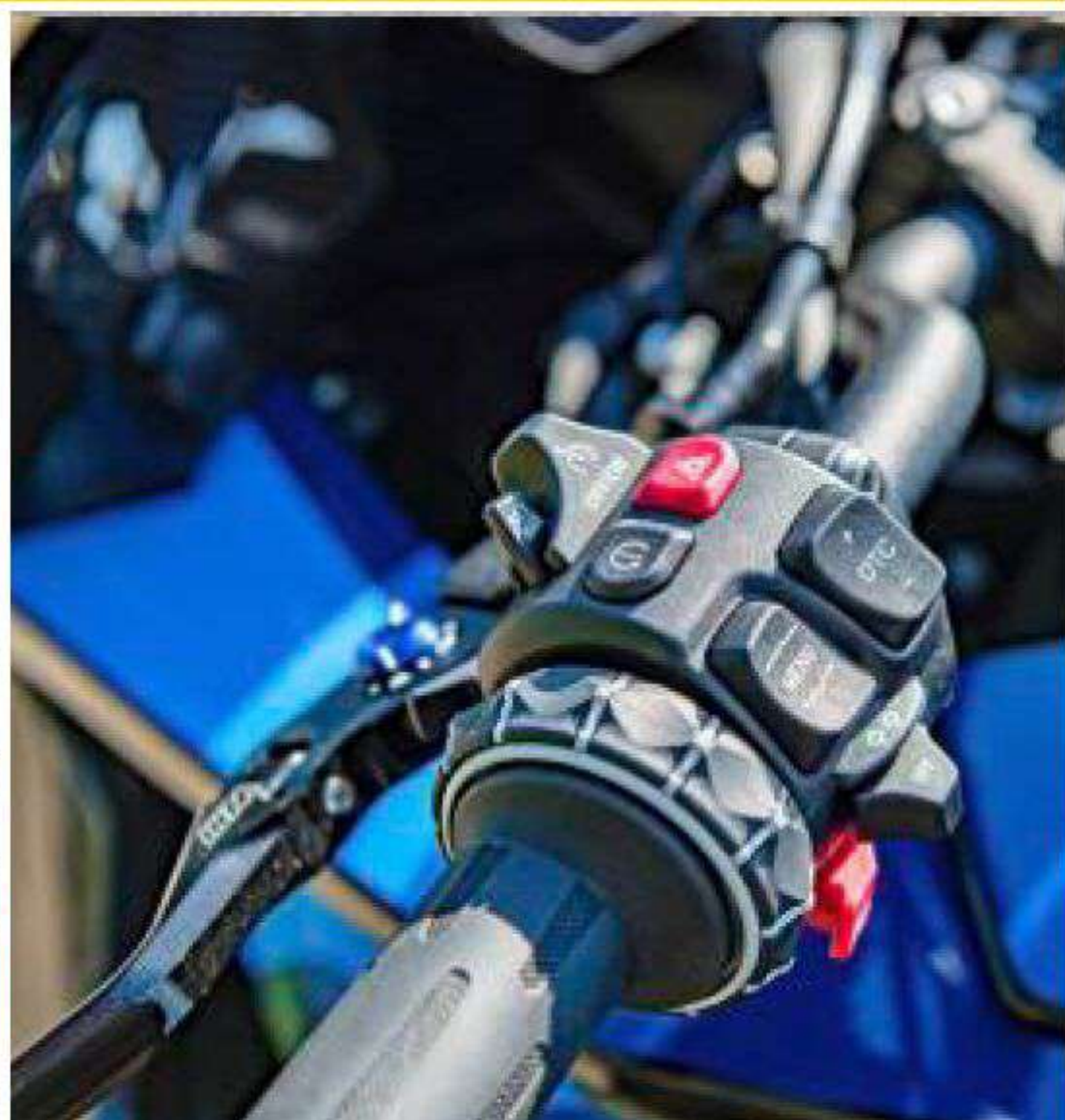
Rein in die erdnahe Umlaufbahn

Vielleicht sollten so Enttäuschte ja einfach den Motorradführerschein nachholen und sich auf der M 1000 XR ... Lassen Sie das bloß! Ohne vieljährige Motorrad-Erfahrung, stählerne Reflexe und hohe sittliche Reife schießt man sich mit der M-XR in einen Albtraum aus chronischer Überforderung und Todesnähe. Der Ofen lädt bösartig durch – selbst im Dritten oder Vierten und weit über 100 km/h haut die brüllende 1000-Kubik-Maschine aufs Hau-den-Lukas-

BMW XM

V8-Zylinder, 4-Ventiler, Biturbo, 4395 cm³, 360 kW / 489 PS bei 5400 /min, 650 Nm bei 1600 – 5000 /min; E-Maschine 145 kW, 280 Nm; Systemleistung 480 kW / 653 PS, 800 Nm; 8-Stufen-Autom.; L/B/H: 5110 / 2005 / 1755 mm, Leergewicht: 2785 kg, 0-100 km/h in 4,3 s, Höchstgeschw.: 270 km/h, Verbrauch: 1,9 l SP + 33,6 kWh/100 km, Preis: 178.000 €

Alle Daten Werksangaben

Diese Dinger sind ganz weit draußen. Total v

Gefräste Handhebel, einstellbar und mit Klapp-Punkt für den Sturzfall. Die kleine Scheibe der M 1000 XR lässt sich manuell in der Höhe justieren, die Einstellungsmenüs werden über die Drehwalze links geschaltet

Glöckchen der Wheelie-Kontrolle. Obenraus öffnet sich ein kaltes, menschenleeres Universum aus purem Speed, das es in automobiler Entsprechung überhaupt nicht gibt. Vermutlich müssten Sie Verstappen um eine Spritztour in seinem Dienstwagen bitten, um ähnlichen Terror zu erleben.
Den Schritt von der moderaten S 1000 XR zur bösen M 1000 XR hat BMW mit einer leichten Radstandkürzung und steilerem Lenkwinkel geschafft, das zahlt sich beim Kurvenwedeln in bar aus: ultrastabiles Einlenken, ansatzlose Beweglichkeit um die Hochachse. Mit diesem Material (samt Verstelldämpfung und feinst dosierbarer Brutalo-Bremse) kann man auf der Landstraße alles herbrennen, was Räder hat, soviel steht fest. Und natürlich auch, dass so niemand fährt – Führerschein, Anstand, Selbsterhaltungstrieb, um nur die wichtigsten Argumente zu nennen.
Und weshalb kaufen sich dann gut gereifte Menschen für über 30.000 Euro eine M 1000 XR samt M Competition Paket, um all das nicht zu tun, was dieses Motorrad kann? Aus demselben Grund, weshalb man einen XM irgendwie total verrückt finden kann: Weil diese Dinger ganz weit draußen sind. Total verkopft und gleichzeitig voll wilder Gefühle. ■

BMW M 1000 XR

4-Zylinder, 4-Ventiler, 999 cm³, 148 kW / 201 PS bei 12.750 /min, 113 Nm bei 11.000 /min, 6-Gang-Getriebe m. Quickshifter; L/B/H: 2170 / 850 / 1382 mm, Sitzhöhe 850 mm, Leergewicht: 223 kg, 0-100 km/h in 3,2 s, Höchstgeschw.: >275 km/h, Verbrauch: 6,5 l SP/100 km, Preis: 25.900 €, M Competition Paket 5090 €

Alle Daten Werksangaben

...erkopft und gleichzeitig voll wilder Gefühle

Logik und Ergonomie sind auch in einem M-spezifischen Produkt wie dem XM typisch BMW. Den iDrive-Controller pflegt BMW auch im XM weiter, die Sport-Schalensitze sind absolut langstreckentauglich

Vergleichstest

Fahrspaß-Konzepte

Der rein elektrisch angetriebene **Hyundai Ioniq 5 N** marschiert mit Feuereifer und bemerkenswerter Fahrdynamik-Kompetenz genau dorthin, wo bisher sportliche Verbrenner-Helden wie der **BMW M2** als Platzhirsch unterwegs waren. Wie geht das Duell Elektro-Power gegen Verbrenner-Faszination aus?

Gebrauchtwagen

Beliebte Brüder

Mit **Tiguan und T-Roc** hat Volkswagen äußerst gefragte SUV-Modelle für die bezahlbare Kompaktklasse im Angebot, auch aus zweiter Hand sind sie Dauerbrenner. Doch ist ein Gebraucht-Kauf empfehlenswert? Und was muss man berücksichtigen?

Test

GWM Wey 03

Als Rivale des VW Tiguan soll das chinesische Kompakt-SUV mit Plug in-Hybrid-Antrieb die Marke Great Wall Motors bekannter machen.

Zubehör

Handy-Halterungen

Smartphones werden im Auto häufig zur Navigation genutzt – welche Halterungen das sicher und legal möglich machen, zeigt der Test.

▲ Themen können aus aktuellem Anlass geändert werden

Aus dem Redaktionsalltag

Autor Johannes Riegsinger hätte Bundes-Wirtschaftsminister Robert Habeck schon lange gern ein Kompliment für dessen Laudatio auf Angela Merkel im „Rolling Stone“ mitgegeben, auf dem Mercedes eCampus gab es für den kommunalpolitisch engagierten Kollegen die Chance – Selfie inklusive.

Die nächste AUTO ZEITUNG erscheint am **31.07.2024**

AUTO ZEITUNG

So bleiben Sie auf der Überholspur:

Leser werben und Prämie sichern!

65 € GUTSCHEIN

zalando

REWE

Aral SuperCard

BRÜDER MANNESMANN WERKZEUGE

65 € Gutschein oder 60 € Barprämie

Bitte geben Sie für die Barprämie auf dem Coupon Ihre Bankverbindung an. Zalando: Der Gutschein wird per E-Mail versandt. Bitte geben Sie im Coupon Ihre E-Mail-Adresse an.

Werkzeugset im Metallkoffer, 155-tlg.

Die bestückte Werkzeugbox mit zwei leichtgängigen Schubladen und verriegelbarem Deckelfach ist aus stabilem Stahlblech gefertigt. Das Werkzeugset besteht aus 155 Teilen und ist dank des Tragegriffs überall bequem einsetzbar. Nur 23 € Zuzahlung.

Ihre Abo-Vorteile:

- 4 Hefte kostenlos bei Bankeinzug.
- Die Zustellgebühr im 1. Jahr übernimmt der Verlag für Sie.
- Sicher und bequem direkt nach Hause und kein Heft mehr verpassen.
- Sie brauchen kein Abonnent zu sein und können auch in der Familie werben.

Ihre Bestellwege:

Bauer Vertriebs KG, AUTO ZEITUNG, Brieffach 14305, 20086 Hamburg
Ganz einfach: Coupon bitte vollständig ausfüllen, unterschreiben und gleich abschicken.

0180 6 / 00 52 80
Mo.-Fr. 8-18 Uhr, Sa. 9-14 Uhr; 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf.

www.autozeitung.de/abo

Oder einfach den nebenstehenden Code einscannen und weitere interessante Angebote finden.

www.bauer-plus.de/international
Informationen zu unseren Auslandsangeboten.

Informationen zu Ihrem Abonnement: Ihr Vertragspartner wird die Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg. Sie müssen nicht selbst Abonnent sein, um mitzumachen. Neuer Abonnent und Prämienempfänger dürfen nicht identisch sein. Die Bauer Vertriebs KG behält sich vor, geworbene Abonnements zurückzuweisen und die Prämie oder anteilige Prämienwerte von Ihnen zurückzufordern (z.B. aufgrund von Mehrfachwerbung, vorzeitiger Vertragsbeendigung, Zahlungsverweigerung, Zahlungsverzug). Die Prämienangebote gelten nur, solange der Vorrat reicht. Der Verlag behält sich ansonsten vor, angemessene Ersatzartikel zu liefern. Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen unter: www.bauer-plus.de/agb oder telefonisch unter 0800 / 66 47 77 2 (kostenfrei).

PRÄMIE FÜR DEN WERBER

JA! Ich bin der Werber und habe einen neuen Abonnenten geworben.

013 02 2253021
AZ #16/24 – 6250

Als Prämie erhalte ich: (bitte nur ein Kreuz setzen)

- (47) ☐ **60 € Barprämie**
- (48) ☐ **65 € Aral SuperCard**
- (51) ☐ **65 € REWE Gutschein**
- (67) ☐ **65 € Zalando Gutschein**
- (11) ☐ **Werkzeugset im Metallkoffer, 155-tlg., zzgl. 23 €***

Der Versand erfolgt, sobald der Abonnent seine Bezugsgebühr und ich meine Prämienzuzahlung bezahlt habe. *Prämien mit Zuzahlung, bitte Rechnung abwarten.

Name
Vorname
Geburtsdatum
Straße, Hausnr.
PLZ, Ort
E-Mail (für evtl. Rückfragen)
Telefon

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass die Bauer Media Group mich per Telefon über interessante Angebote zu Medienprodukten informiert. Meine Einwilligung ist jederzeit durch Mitteilung an die Bauer Vertriebs KG (an Adresse Bauer Vertriebs KG, Brieffach 14550, 20078 Hamburg oder per E-Mail an widerrufwerbung@bauermedia.com) widerrufbar.

Bitte hier Ihre Bankverbindung für die Barprämie eintragen:
IBAN | Bankleitzahl | Kontonummer
Kontoinhaber (Name, Vorname)

NEUER ABONNENT

JA! Ich bin der neue Abonnent von AUTO ZEITUNG.

Ja, ich möchte **AUTO ZEITUNG** für mind. 1 Jahr von der Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg, beziehen. Danach lese ich nur, solange ich möchte, und kann jederzeit zum nächsterreichbaren Heft kündigen. Ich erhalte **AUTO ZEITUNG** alle 14 Tage zum gleichen Preis wie am Kiosk, zzt. für nur 3,80 € pro Heft, direkt ins Haus geliefert. Die Zustellung erfolgt im 1. Vertragsjahr kostenlos, denn das Porto übernimmt der Verlag für mich! Danach wird pro Heft eine Zustellgebühr von nur 0,50 € erhoben. Ich darf mich in ca. 2 bis 4 Wochen auf mein erstes Heft freuen. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MwSt.

Name
Vorname | Geburtsdatum
Straße, Hausnr.
PLZ, Ort
E-Mail (für Kundenkorrespondenz)
Telefon

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass die Bauer Media Group mich per Telefon über interessante Angebote zu Medienprodukten informiert. Meine Einwilligung ist jederzeit durch Mitteilung an die Bauer Vertriebs KG (an Adresse Bauer Vertriebs KG, Brieffach 14550, 20078 Hamburg oder per E-Mail an widerrufwerbung@bauermedia.com) widerrufbar.

Ja, ich zahle halbjährlich per Bankeinzug. Dafür erhalte ich 4 Hefte gratis zusätzlich im Anschluss an den Zahlungsrhythmus.

IBAN | Bankleitzahl | Kontonummer
Kontoinhaber (Name, Vorname)

Ich ermächtige die Bauer Vertriebs KG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Es gelten die Bedingungen meines Kreditinstitutes. Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt. Gläubiger-ID: DE92ZZZ00000518718

Datum, Unterschrift